Richard Bach

Straniero Alla Terra

Stranger To The Ground © 1963

INTRODUZIONE

Straniero alla terra

è innanzitutto un'analisi del carattere di un uomo spinto a scendere in campo per misurare se stesso con le tempeste, le tenebre, la paura.

A una prima, non approfondita lettura, *Straniero alla terra* è la storia di una missione effettuata da un giovane pilota da caccia che mette a frutto la sua abilità in un solitario duello con il destino. Tuttavia, tra le righe, si staglia nettamente il ritratto dell'uomo dell'aria, un individuo che vuole conoscere e approfondire tutto ciò che lo circonda, ma ancor più, tutto ciò che è dentro di lui.

Per poter essere scritto questo libro dovette prima essere... "volato"! Chiunque lo legga si ritroverà chiuso in un abitacolo con Dick Bach, non per un solo volo ma per tutte le migliaia di ore che lo precedettero e che servirono a migliorare le capacità professionali e a maturare una filosofia di vita.

Ci si rende raramente conto che nelle conquiste del volo gli uomini hanno forse dovuto fare ricorso più alle risorse dello spirito e della mente che a qualsiasi precedente esperienza pratica. Questo libro può essere lo strumento giusto per chiarire tutto ciò.

Non esiste nulla nella natura fisica dell'uomo che lo predisponga al volo. Da generazioni l'uomo ha radicati in sé istinti e abitudini legati alla terra. Tutto ciò che è legato al volo dovette essere inventato: l'aereo, il motore, gli strumenti di bordo, le comunicazioni, le rotte radioassistite, gli aeroporti, tutto! Oltre a ciò, gli uomini hanno dovuto fondere migliaia di scoperte scientifiche in compromessi che funzionassero, prestandosi a esperimenti senza precedenti.

Nel considerare tutto ciò dopo una vita di intima comunione con queste problematiche, mi stupisco ancora di fronte alla profondità delle risorse spirituali e intellettuali dell'uomo più che di fronte alle altezze e alle velocità raggiunte dal suo volo.

VISIT…

Il successo di oggi nella conquista dello spazio, nell'avvicinarsi sempre più alle stelle rappresenta un'espansione dello spirito umano e un grande passo avanti della scienza.

Questo è il messaggio di *Straniero alla terra,* un messaggio "illuminante" grazie all'amore di un pilota per il suo aereo, alla dedizione di un ufficiale per il suo Paese, alla determinazione di un giovane nel pagare il suo debito verso la libertà sfidando tempeste, tenebre e paura.

Gill Robb Wilson

PREFAZIONE ALLA SECONDA EDIZIONE

Avrei potuto giurare

che questo libro fosse stato scritto tanto tempo fa. Dieci anni passati a pilotare aerei. Tanto, vero? Dieci anni dalla notte in cui scesi da quella scaletta gialla permettere la parola fine a un volo e a una storia. Dieci anni -tornato negli Stati Uniti e trasferito mille miglia dalla New Jersey Air National Guard: dieci anni, arruolato nella Iowa Air Guard e buttato fuori per non essermi tagliato i baffi da civile; dieci anni e migliaia di ore di volo su minuscoli aeroplani che atterravano liberi su prati nascosti e in piccoli aeroporti, cercando di non guardare le scie argentee di quelli che volavano dove io avevo volato una volta. Avrei potuto giurare che dieci anni fossero tanti.

Oggi gli aerei da combattimento hanno sofisticate apparecchiature elettroniche, spesso due motori, spesso due piloti, poche mitragliatrici e sempre più missili da sparare premendo un pulsante per non far annoiare mani pigre. Oggi sembra che non esistano più persone con caratteristiche tali da compiere le azioni di coloro che vissero le avventure narrate in questo libro.

Ma forse non è vero! Ieri un pilota dell'aviazione della marina disse ad alcuni giornalisti che volava perché gli piaceva. Oggi un pilota dell'aviazione militare ha detto che volare è la sua vita; e se volare su questi aerei significa combattere una guerra, bene, così sia! Perché piace tanto volare? Nessuno ha detto chiaramente perché, e tantomeno ne ha fatto cenno.

Mi sono chiesto che cosa ne pensavo. Forse i vecchi amori, i vecchi stimoli sono più veri che mai.

Solo i visi di coloro che stanno nell'abitacolo sono cambiati... nel mondo

vi sono ancora piloti che volano su aerei non importa di quale nazionalità, non importa di quale colore politico, per sorvegliare i confini del proprio Paese, come è stato loro ordinato e che tuttavia continuano a porsi interrogativi sull'uomo che, come lui, vola dall'altra parte dell'invisibile barriera.

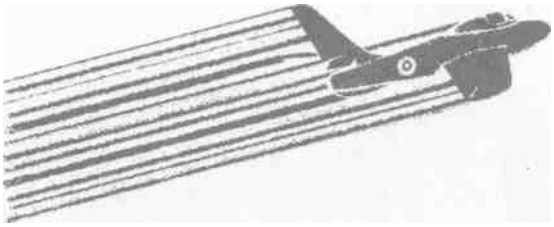
Se tutto ciò è triste, sta a voi dirlo. Ma triste o no che sia, è indimenticabile il momento in cui un pilota si avvia verso il proprio aeroplano, felice che esista, sia esso di fabbricazione americana o sovietica, cinese o brasiliana, indiana od olandese, inglese o francese. Dieci anni sono passati, e ancora vi sono molti visi tesi e preoccupati mentre controllano accuratamente la temperatura dei gas di scarico, il livello di quota, l'indicatore di velocità e i fragili circuiti di una radio UHF; molti uomini sono riluttanti a dire perché la loro vita sarebbe vuota senza tutto questo.

Un libro non è mai finito. È sempre lì, in attesa che qualcuno lo migliori ancora dopo una nuova lettura. Può essere che *Straniero alla terra* - che spiega perché un pilota ama il cielo così come un marinaio sente il richiamo del mare- non sia stato finito solo da poco, e comunque non è affatto una storia del volo.

Un altro momento, altri dieci anni, forse, e lo saprò.

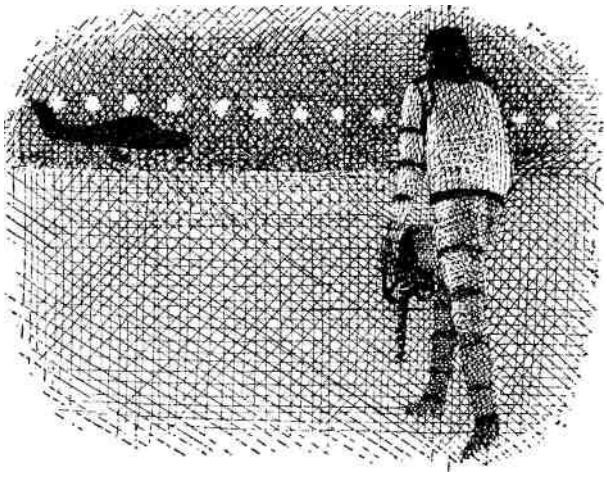
Richard Bach
Bridgehampton, N.Y. 1972

STRANIERO ALLA TERRA



A Don Slack
e a una montagna della Francia
centrale alta 1886 metri sul
livello del mare

Capitolo primo



Questa notte c'è vento da ovest,

sulla pista ventotto. Lo sento scuotere leggermente la sciarpa che mi protegge il collo e far tintinnare nel buio le fibbie d'acciaio dell'imbracatura del mio paracadute. È un vento freddo, ma grazie a lui la mia corsa di decollo sarà più breve e il mio aereo salirà più rapidamente.

Due specialisti stanno sollevando una pesante borsa sigillata, piena di documenti top secret; la sistemano dentro il muso dell'aereo, spingendola a forza nell'angusto spazio occupato di solito dai contenitori di munizioni, sopra quattro mitragliatrici ben oliate, davanti ai computer per lo sgancio delle bombe.

Questa notte non sono un pilota da caccia. Sono un corriere con venti chili di carte di estrema importanza, attese con impazienza dal mio comandante di stormo; e benché il tempo sull'Europa sia pessimo, ho ricevuto l'ordine di portare questi documenti dall'Inghilterra fino nel cuore della Francia.

Nel bianco cono di luce della mia torcia elettrica il quaderno tecnico di bordo, pieno di annotazioni, mi conferma che l'aereo è pronto, nonostante alcuni piccoli inconvenienti di cui però sono al corrente: un'ammaccatura a un serbatoio ausiliario, l'imminente scadenza del controllo periodico delle antenne radio, il sistema di decollo assistito da razzi disattivato.

È difficile voltare le sottili pagine con i guanti, ma il vento mi aiuta.

Quaderno tecnico di bordo firmato, portello compartimento armi chiuso sopra quel carico misterioso, salgo la scaletta gialla come un rocciatore che si spinge verso una vetta dalle cui nevi potrà guardare il mondo

sottostante. La mia vetta è l'abitacolo di un Republic F-84F *Thunderstreak.*

Tutto è in ordine, la cintura di sicurezza del seggiolino eiettabile è pronta e lo è anche il connettore d'acciaio color ambra ad essa unito che aprirà automaticamente il mio paracadute, se dovessi saltar fuori questa notte. Mi faccio avvolgere dalla serie di suoni e rumori metallici tanto familiari al pilota quando si lega al suo aereo. Le due cinghie del pacchetto di pronto soccorso, dopo l'abituale lotta, sono afferrate e agganciate all'imbracatura del paracadute. Il tubo flessibile della maschera a ossigeno s'innesta nel regolatore con uno scatto. Il moschettone d'acciaio risuona quando viene agganciato alla maniglia di apertura del paracadute. La sicura del seggiolino eiettabile con la bandierina rossa viene fatta uscire dalla sua sede nel bracciolo destro e scivola con un fruscio nell'oscurità della tasca della tuta anti-G. La cinghia elastica del cosciale mi avvolge la coscia sinistra, bloccandosi con un sordo "clack". Il mio casco bianco, in pesante fibra di vetro con la visiera parasole e la scritta in lettered'oro: 1 LT. BACH, mi avvolge la testa e la sua soffice cuffia interna impiega qualche secondo a scaldarsi contro le orecchie. Blocco il sottogola di camoscio sul lato sinistro del casco, collego il cavo del microfono alla radio di bordo e, infine, sistemo la maschera verde dell'ossigeno sul viso assicurandomi che sia tenuta saldamente da un'altra cinghietta fissata al lato destro del casco. Quando la serie di rumori familiari tace, il mio corpo è unito a quello più grande e addormentato dell'aereo da tubi, fili, cinghie e bottoni.

Fuori, nella scura coltre di freddo, come un fantasma, il giallo generatore si scuote e, con un rombo, si anima sotto il controllo di un uomo coperto da una pesante tuta da lavoro, tenuto in piedi dalla speranza che io metta subito in moto e inizi il rullaggio. Nonostante la tuta lo specialista lì fuori ha freddo. Sotto le sue mani il rombo del grosso motore si stabilizza e, sui quadranti, le lancette bianche scattano sull'arco verde.

Dal motore a scoppio, attraverso il generatore, su per il nero serpente di gomma fin dentro la fredda, argentea ala del mio aereo, l'elettricità invade il buio abitacolo segnalata da sei luci rosse e gialle e dal pronto agitarsi di alcuni indici.

I miei guanti di pelle, con le bianche ali e la stella dell'aviazione militare americana, iniziano uno spettacolo ormai familiare per l'attento osservatore che assiste da dietro i miei occhi.

Da sinistra a destra, scorrono sul cruscotto per controllare tutto: interruttori automatici dei circuiti elettrici sulla console sinistra inseriti,

riscaldamento armi escluso, interruttore schermi su *estesi,* interruttore di pressurizzazione dei serbatoi ausiliari *chiuso,* interruttore aerofreni su *estesi,* manetta chiusa, poi altimetro, maniglia paracadute-freno, leva di blocco collimatore, radiocompass, TACAN, ossigeno, generatore, IFF, selettore del generatore di corrente alternata. I guanti danzano, gli occhi osservano. Alla fine dello spettacolo, il guanto destro si agita nell'aria descrivendo un cerchio: è un messaggio che dice all'uomo là fuori: i controlli sono finiti, il motore partirà in due secondi. Ora la manetta è in avanti, il guanto si abbassa, l'interruttore di messa in moto è su *start.*

Neppure il tempo di un battere di ciglia; per un breve decimo di secondo, prima che una terribile esplosione colpisca l'aria gelida, si sente solo un sibilo. Poi, all'improvviso, aria, scintille e cherosene.

Il mio aereo è progettato per accendere il motore con una esplosione. Non può essere messo in moto in nessun altro modo. Il rumore è quello di un barile di polvere nera a contatto con un fiammifero, lo sparo di un cannone, lo scoppio di una granata. L'uomo là fuori batte le palpebre e il suo volto ha un'espressione di fastidio.

Con l'esplosione, come se avesse aperto gli occhi all'improvviso, il mio aereo è vivo. Istantaneamente sveglio. L'eco dello scoppio se ne è andato così come era venuto: subito sostituito da un quieto, crescente lamento che ora sale veloce, molto alto, e quindi scivola giù lungo la scala dei toni per finire nel nulla. Ma prima che il lamento sia cessato, nell'interno del motore, le camere di combustione si sono già messe al lavoro. Il bianco, luminoso indicatore della temperatura dei gas di scarico gira sul suo perno segnalando aumento di temperatura quando le termocoppie assaggiano la mulinante marea di fuoco che serpeggia da quattordici camere d'acciaio. Il fuoco fa girare la turbina. La turbina fa girare il compressore. Il compressore comprime carburante e aria per il fuoco. Deboli fiammelle si tramutano in lunghe lingue blu convogliate dai loro tondi ugelli di scarico e il giallo generatore esterno non è più necessario.

In un agitarsi del guanto destro le dita indicano: via la corrente, ora faccio da solo.

La temperatura allo scarico si è stabilizzata a 450 gradi centrigradi, il contagiri indica che il motore sta ruotando al 45% dei giri massimi. L'assalto dell'aria che penetra nell'insaziabile motore d'acciaio attraverso la presa ovale è un urlo costante, un "fantasma incatenato urlante nell'aria gelida.

La pressione idraulica è segnalata da un indice su un quadrante.

Interruttore aerofreni in posizione *retratti:* la pressione costringe due grosse piastre d'acciaio a sparire nei fianchi lisci del mio aereo. Con l'aumentare delle pressioni dell'olio e del carburante, l'arcobaleno di luci avviso si spegne.

Sono appena nato, con il vento che scuote la mia sciarpa. Con il vento pungente lungo la mia alta argentea coda a freccia. Con l'assalto del vento alle lingue di fuoco del mio motore.

C'è ancora una luce accesa, che ostinatamente illumina la targhetta con la scritta *tettuccio sbloccato.* Il guanto sinistro sposta indietro una maniglia d'acciaio. Il destro raggiunge e afferra, là in alto, la struttura bilanciata del doppio plexiglass; una lieve trazione verso il basso e il tettuccio scorrevole si chiude sul mio piccolo mondo. Sposto in avanti la maniglia ancora stretta nel mio guanto sinistro, sento il rumore soffocato di ganci che si chiudono, vedo la luce rossa spegnersi. Il vento non scuote più la mia sciarpa.

Le cinghie, le fibbie e fili mi trattengono in un bagno di luce rossa attenuata. In questa luce c'è tutto quello che devo sapere del mio aereo, della mia posizione e della mia quota fino a quando non tirerò indietro la manetta e spegnerò il motore, 1 ora e 29 minuti dalla base aerea di Wethersfield in Inghilterra.

Questa base non significa niente per me. Quando sono atterrato era una lunga pista nel tramonto, un operatore di torre che mi dava istruzioni per il rullaggio, uno sconosciuto con una pesante borsa chiusa da un lucchetto che mi aspettava nell'ufficio operazioni. Avevo fretta quando sono arrivato, ho fretta ora che parto. Wethersfield, con le sue scogliere e le sue querce che credo ci siano in tutte le città inglesi, con le sue case di pietra e con i tetti coperti di muschio e la gente che vide la battaglia d'Inghilterra segnare il cielo di fumo denso e nero, per me è a metà strada. Più presto lascio Wethersfield, una macchia nera nel buio dietro di me, più presto finirò la lettera a mia moglie e a mia figlia, più presto potrò stendermi su un letto e cancellare un altro giorno dal calendario. Più presto potrò tirarmi fuori da quell'incognita che è il tempo ad alta quota sopra l'Europa.

Sulla grossa manetta nera sotto il mio guanto sinistro c'è il pulsante del microfono, che premo col pollice. «Wethersfield torre» dico nel microfono annegato nella gomma verde della maschera a ossigeno. Sento la mia voce nella cuffia del casco, e so che nell'alto cubo di vetro costituito dalla torre

di controllo la stessa voce sta dicendo le stesse parole in questo momento. «Air Force Jet Due Nove Quattro Zero Cinque; in attesa d'autorizzazione, chiedo informazioni per il rullaggio.» Mi sembra ancora strano Air Force Jet. Sei mesi fa era Air Guard Jet. Si trattava di volare un fine settimana al mese, nel tempo libero. Volare meglio dei piloti dell'Air Force e sparare meglio di loro, con vecchi aerei e con un lavoro a tempo pieno nella vita civile. Era osservare le tensioni espandersi come funghi sul mondo e sapere che se la nazione avesse avuto bisogno di altra potenza di fuoco, il mio reparto sarebbe stato allertato. Erano in trentun piloti a sapere questo, consapevoli che avrebbero potuto lasciare il reparto prima che arrivasse il richiamo; e furono gli stessi trentun piloti, due mesi più tardi, che portarono i loro aerei, senza rifornimento in volo, attraverso l'Atlantico, fino in Francia. Air Force Jet.

«Ricevuto, Zero Cinque» una nuova voce mi arriva in cuffia. «Autorizzato a rullare per pista due otto; il vento è da due sette zero gradi, intensità uno cinque nodi, l'altimetro è due nove nove cinque, stop orario due uno due cinque, l'autorizzazione è stata richiesta, qual è il tipo di velivolo?»

Giro il nottolino zigrinato dell'altimetro per far apparire 29.95 in una finestrella illuminata da una luce rossa, gli indici dello strumento si muovono leggermente.

Il mio pollice guantato è giù di nuovo sul pulsante del microfono. «Ricevuto, Zero Cinque è un Fox Otto Quattro, corriere: di ritorno alla base di Chaumont, Francia.» La nera manetta si muove in avanti e nell'urlo accelerante dello spaventoso, incandescente tuono, il mio Republic F-84F, leggermente ammaccato, un po' vecchio, governato dal mio guanto sinistro, comincia a muoversi. Un tocco del piede sul freno sinistro e l'aereo gira. Indietro la manetta per non investire l'uomo e il suo generatore con l'uragano a 600 gradi che esce dal mio scarico. Selettore del TACAN su *trasmette e riceve.*

Le sagome addormentate degli argentei F-100 della base di Wethersfield sfilano nel buio, mentre rullo immerso in un'ovatta-ta sensazione di benessere: il continuo lieve gracchiare delle scariche elettrostatiche nella cuffia, il rassicurante peso del mio casco, il fremito del mio aereo, dondolante e leggermente bec-cheggiante mentre rulla sui duri pneumatici e sugli ammortizzatori idraulici, sollecitati dalle irregolarità e dalle connessioni della pista di rullaggio. Come un animale. Come un sicuro e

fiducioso, impaziente, forte, agile animale da preda, l'aereo che controllo dal suo destarsi fino al suo sonno, scivola lungo i tre chilometri di pista cullato dal mormorio del vento freddo.

La voce filtrata dell'operatore di torre infrange il tranquillo gracchiare delle scariche statiche nella mia cuffia. «Air Force Jet Due Nove Quattro Zero Cinque, autorizzazione ricevuta. Pronto a copiare?»

La mia matita balza dalla manica del giubbetto per posarsi sul piano di volo ripiegato e imprigionato tra le clip del cosciale sulla mia gamba sinistra.

«Pronto a copiare.»

«Il controllo del traffico aereo autorizza: Air Force Jet Due Nove Quattro Zero Cinque all'aeroporto di Chaumont...» Trascrivo le parole abbreviate scarabocchiandole. Sono stato autorizzato a seguire la rotta richiesta nel piano di volo... «Via Abbeville, diretto Laon, diretto Spangdahlem, diretto Wiesbaden, diretto Strasburgo, diretto Chaumont.» Una rotta pianificata per evitare la massa di temporali e il cattivo tempo che l'addetto dell'ufficio meteorologico aveva tracciato in rosso attraverso la rotta diretta per la mia base. «Salire sotto controllo radar fino al livello di volo tre tre zero, contattare Anglia controllo...» L'autorizzazione mi arriva attraverso la cuffia ed esce dalla sottile punta della matita; chi contattare, quando e su quale frequenza, 1 ora 29 minuti di volo, sono concentrati in pochi centimetri di carta scritta a matita sommersa in una tenue luce rossa. Rileggo le brevi annotazioni all'operatore di torre, e premo sui freni per fermarmi in testata pista.

«Ricevuto, Zero Cinque, autorizzazione corretta. Autorizzato al decollo; nessun traffico riportato nella zona.»

Manetta avanti di nuovo e l'aereo si porta in posizione di decollo, sulla pista ventotto. L'ampio corridoio di cemento si allunga davanti a me. La bianca riga dipinta al centro di essa ha un'estremità sotto il mio ruotino, l'altra, per ora invisibile, sparisce sotto la robusta rete di nylon della barriera di sicurezza. Le due file di luci bianche laterali convergono lontano, nell'oscurità, indicandomi la via. La manetta si muove ora, sotto il mio guanto sinistro, tutta avanti finché la lancetta fosforescente del contagiri indica il 100%, finché la temperatura allo scarico non si avvicina all'arco rosso sul suo quadrante, che significa 642 gradi centigradi, finché ogni indice in ogni quadrante del pannello strumenti illuminato in rosso non approvi quello che sto facendo, fino a quando dico a me stesso, come

faccio ogni volta: andiamo. Mollo i freni.

Non c'è un improvviso aumento di velocità, non si sente la testa spinta indietro contro il poggiatesta.

Avverto solo una lieve spinta alla schiena. Il nastro della pista si srotola, dapprima pigramente, sotto il ruotino. Il crepitante tuono serpeggia, irrompe e incalza dietro di me; lentamente, vedo le luci di pista sfuocare ai lati del cemento e l'indicatore di velocità sale fino a coprire 50 nodi, 80 nodi, 120 nodi. Controllo velocità di direzione OK. Tra le due bianche scie di luci indistinte, vedo la barriera che mi aspetta nell'oscurità alla fine della pista e la cloche si inclina impercettibilmente indietro sotto il mio guanto destro. L'indicatore di velocità sta raggiungendo 160 nodi e il ruotino si solleva dal cemento seguito subito dopo dalle ruote principali. Ora non c'è niente al mondo all'infuori di me e del mio aeroplano, vivi e insieme. Il vento freddo ci solleva fino al suo cuore: siamo tutt'uno col vento e tutt'uno con l'oscurità del cielo. La barriera è un chiarore che svanisce, ormai dimenticato, dietro di noi, il carrello si ripiega fino a scomparire nella mia liscia pelle di alluminio, mentre la velocità è già uno nove zero nodi; leva dei *flap* avanti, velocità due due zero: sono nel mio elemento e sto volando. Sto volando.

La voce che sento nella morbida cuffia non è più la mia. È quella di un uomo che parla mentre ha molte cose da fare. Ma è mio il pollice sul pulsante del microfono e sono mie le parole, filtrate dal ricevitore, in torre. «Wethersfield torre, Air Force Jet due nove quattro zero cinque in rotta, lascia la vostra zona e la frequenza.»

L'aereo sale con facilità attraverso l'incerto chiarore dell'aria sopra l'Inghilterra meridionale, e i miei guanti, incapaci di stare in ozio, si muovono nell'abitacolo per completare i piccoli compiti che sono stati loro assegnati. Gli aghi dell'altimetro passano veloci sopra la tacca dei 5.000 piedi e mentre i miei guanti finiscono di ritirare gli schermi motore, pressurizzare i serbatoi ausiliari, staccare la cinghia del moschettone agganciato alla maniglia di apertura del paracadute, attivare il compressore pneumatico, improvvisamente, mi accorgo che non c'è luna. Avevo sperato che ci fosse.

I miei occhi, al comando dell'osservatore dietro di loro, controllano, ancora una volta, che tutti gli strumenti relativi al motore abbiano gli indici sull'arco verde dipinto sul vetro. Il guanto destro, coscienzioso, spinge il comando del regolatore dell'ossigeno da *100%* a *normale,* e seleziona le

quattro cifre bianche della frequenza del controllo di partenza nelle quattro finestrelle nere del trasmettitore UHF.

La voce parla al centro di controllo radar che sta guidando la mia partenza. La voce sa quello che deve dire, i guanti sanno muovere la manetta e la cloche per guidare la ripida salita del mio aereo nella notte. Davanti a me, attraverso il pesante cristallo inclinato del parabrezza, attraverso il muro d'aria che si apre al mio passaggio, c'è brutto tempo. Posso vedere la coltre di nubi che abbraccia il terreno prima bassa e sottile, quasi insicura di essere sopra la zona che le è stato ordinato di coprire.

I tre indici bianchi dell'altimetro, passando i 10.000 piedi, inducono il mio guanto destro a svolgere un'altra serie di compiti, più breve. Ora, nella finestrella triangolare del radiocompass, fa apparire la cifra 387. In cuffia ricevo debolmente le lettere A-B in morse: il radiofaro di Abbeville.

Abbeville. Venti anni fa i ragazzi di Abbeville, volando sui Messerschmitt 109 con le spirali gialle dipinte sull'ogiva da dove occhieggiava il cannoncino, erano i migliori piloti da caccia della Luftwaffe. Abbeville era il posto dove andare quando cercavi un combattimento, e un posto da evitare se portavi sacchi di tela o borse di documenti al posto delle munizioni per le mitragliatrici. Abbeville da una parte della Manica, Tangmere e Biggin Hill dall'altra. Messerschmitt da un lato e Spitfire dall'altro. E un groviglio di bianche scie di condensazione e tracce di fumo nero nell'aria cristallina.

La sola distanza che mi separa da un Me-109 con il muso giallo è una stretta fascia del fiume chiamato tempo. Lo sciabordio delle onde sulle sabbie di Calais. Il silenzio del vento attraverso lo scacchiere europeo. Il girare di una sfera di orologio. La stessa aria, lo stesso mare, la stessa sfera d'orologio, lo stesso fiume del tempo. Ma i Messerschmitt se ne sono andati. E anche i magnifici Spitfire. Se questa notte anziché seguirlo, potessi attraversare il fiume del tempo con il mio aereo, il mondo mi apparirebbe esattamente così come mi appare questa notte. E in questa stessa parte di cielo prima di loro i Breguet, i Late e un Ryan solitario, che arrivavano da ovest, nel riverbero dei fasci di luce delle fotoelettriche sopra Le Bourget. E prima ancora nugoli di Nieuport e Pfalze e Fokker e Sopwith, di Farman e Bleriot, di biplani Wright, di dirigibili Santos-Dumont, di mongolfiere, di falchi volteggianti. Quando gli uomini guardarono in su verso il cielo. Nel cielo proprio come è questa notte.

Il cielo eterno, l'uomo sogna.

Il fiume scorre.
Il cielo eterno, l'uomo vuole capire.
Il fiume scorre.
Il cielo eterno, l'uomo conquista.

Questa notte Tangmere e Biggin Hill sono quieti rettangoli di cemento coperti dalle nuvole che scorrono sotto il mio aereo, e l'aeroporto vicino ad Abbeville è buio. Ma c'è ancora l'aria cristallina che sussurra sopra il mio tettuccio, e irrompe nell'insaziabile presa d'aria ovale a qualche decina di centimetri dai miei stivali.

È triste essere improvvisamente una parte viva di ciò che dovrebbe appartenere a un antico ricordo e agli ormai sbiaditi film girati con le cinemitragliatrici. Il motivo per cui ero sulle altre sponde dell'Atlantico è essere sempre pronto a dar forma a nuovi ricordi della Vittoria di Noi contro di Loro, e tirare il grilletto che aggiunge altri pochi metri alla pellicola della storia girata finché si spara con le mitragliatrici. Sono qui per diventare parte di una Guerra Che Potrebbe Essere, e questo è il solo posto dove dovrò stare se diventasse una Guerra Che È.

Ma piuttosto che imparare a odiare, o più ancora, essere indifferente verso il nemico che minaccia da dietro la mitica cortina di ferro, ho imparato, a dispetto di me stesso, che anche lui può.essere veramente un uomo, un essere umano. Durante i miei brevi mesi in Europa, ho vissuto con piloti tedeschi, con piloti francesi, con piloti norvegesi, con piloti canadesi e inglesi. Ho scoperto, quasi con stupore, che gli americani non sono le sole persone al mondo che volano per il puro amore del volo. Ho imparato che i piloti di aerei parlano la stessa lingua e comprendono le stesse parole inespresse, qualunque sia la loro patria. Affrontano gli stessi venti e le stesse tempeste. E mentre i giorni passano senza guerra, mi ritrovo a chiedermi se un pilota, a causa del sistema politico in cui vive, può essere un uomo completamente diverso da tutti gli altri piloti che vivono sotto altri sistemi politici.

Quest'uomo del mistero, questo pilota russo della cui vita e dei cui pensieri conosco così poco, nella mia mente diventa un uomo non diverso da me, che sta pilotando un aereo carico di razzi, bombe e mitragliatrici non perché ama la distruzione, ma perché ama il suo aereo, e il compito di pilotare un efficiente focoso aeroplano in qualsiasi forza aerea non può essere separato dal compito di uccidere quando c'è una guerra da combattere.

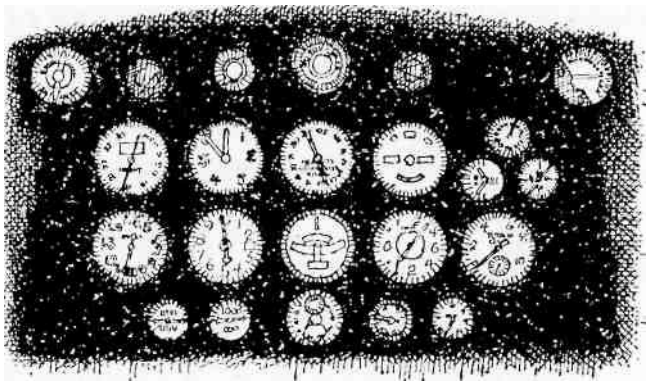
Sta nascendo in me la simpatia per questo possibile pilota nemico, soprattutto perché è un uomo sconosciuto e proibito, con nessuno che testimoni del buono che c'è in lui, e con tanti che così facilmente sono pronti a sottolineare i suoi lati negativi.

Se fosse dichiarata la guerra qui in Europa, non saprei mai la verità sull'uomo che sta nell'abitacolo dell'aereo con la stella rossa. Se la guerra fosse dichiarata, noi saremmo sguinzagliati a combattere l'uno contro l'altro come lupi affamati. Un mio amico, un amico fidato, non immaginario, non inventato dalla fantasia, cadrebbe sotto il tiro delle armi di un pilota russo. In qualche luogo un americano morirebbe sotto le sue bombe. In quell'istante io sarei sommerso da una delle mille atrocità della guerra; avrei perduto molti di quei piloti russi che avrei potuto incontrare come amici. Sarei felice della loro morte, mi vanterei di aver distrutto i loro magnifici aerei con i miei razzi e le mie mitragliatrici. Se soccombessi all'odio, certamente e inevitabilmente diventerei un uomo meschino. Nel mio orgoglio sarei meno degno di orgoglio. Ucciderei il nemico e, così facendo, affretterei la mia fine. E sono triste.

Ma questa notte non è stata dichiarata nessuna guerra. Nei giorni tranquilli, sembra quasi che le nostre nazioni possano imparare a vivere insieme, e questa notte il pilota orientale della mia immaginazione, più reale dello spettro che sarebbe diventato in guerra, sta volando nel suo solitario aeroplano attraverso il suo tempo capriccioso.

I miei guanti sono di nuovo al lavoro, livellando l'aereo a 33.000 piedi. La manetta si sposta indietro sotto il guanto sinistro, fino a quando sul quadrante del contagiri l'indice segna 94%. Il pollice del guanto destro tocca il pulsante del trim sulla cloche, ancora una volta, rapidamente, in avanti. Gli occhi passano velocemente da uno strumento all'altro, e tutto è in ordine. L'indice del Machmetro è fermo su 0,8, il che significa che la mia velocità vera si sta stabilizzando a 465 nodi. Il sottile, luminoso ago del radiocompass, sopra il suo quadrante pieno di cifre, inverte la propria direzione quando il radiofaro di Abbeville passa sotto il mio aereo, sotto la nera nuvola. Gli occhi effettuano un rapido controllo della frequenza di trasmissione, la voce è pronta a riportare la posizione al controllo del traffico aereo, il pollice sinistro è sul pulsante del microfono alle 22.00, e l'osservatore dietro agli occhi vede il primo debole bagliore di un lampo davanti a me.

Capitolo secondo



«Francia Controllo,

Air Force Jet due nove quattro zero cinque, Abbeville.» Solo scariche statiche, per un attimo, nella soffice cuffia e vedo un uomo, molto chiaramente, un uomo in una grande stanza quadrata ingombra di telescriventi e operatori, apparati radio e grigi schermi radar. Su una poltrona girevole, imbottita, l'uomo si sporge verso il microfono, dopo aver appoggiato su un ripiano un bicchiere di vino rosso.

«Quattro zero cinque, Francia Controllo avanti.» L'accento nel suo inglese è appena percettibile. È una cosa rara. Prende una matita da una scatola.

Il pulsante del microfono è di nuovo giù sotto il mio pollice sinistro, e sento ancora la trasmissione proprio come la sta sentendo l'uomo a terra. Il motore è un costante indaffarato rombo, una cascata di suono che fa da sottofondo al mio messaggio. Le mie parole sono filtrate attraverso la scatola piena di valvole del trasmettitore per diventare impersonali e lontane, la voce di qualcuno che conosco solo casualmente. «Francia Controllo, zero cinque è su Alpha Bravo, livello di volo tre tre zero assegnato, IFR, stima Lima Charlie a zero nove, Spangdahlem.» Cara vecchia Francia. L'unico paese in Europa dove non dici mai il nome di un punto di riporto, ma solo le sue iniziali, con una certa aria di mistero quando lo fai. Il familiare schema dei "riporti di posizione" è ritmico e poetico; uno schema di efficienza pura che è bello completare. Vi sono migliaia di riporti di posizione trasmessi e ricevuti ogni ora tra cielo e terra; essi sono una parte basilare del volo strumentale come le chiamate per informazioni all'atterraggio sono una parte basilare nel volo a vista. I

riporti di posizione sono parte di un sistema di vita.

«Ricevuto, zero cinque. Riportate Lima Charlie.» La matita si ferma, il bicchiere di vino viene risollevato.

Con la sua ultima parola, l'uomo di Francia Controllo ha cessato di esistere. Sono di nuovo solo con la notte, le stelle e i rumori del mio aereo.

In ogni altro aeroplano da caccia, la crociera è un periodo di quieto, omogeneo, monotono suono. Il pilota se ne sta silenzioso nella sua cascata di rumori banali e sa che tutto va bene nel suo motore e nel suo aereo. Ma non con questo aereo, non col mio F-84F. Il mio aereo è un clown. Il suo motore sembra più un V-8 fuori fase e con la marmitta rotta piuttosto che una silenziosa ed efficiente dinamo ruotante su cuscinetti a lubrificazione forzata. Mi avevano avvertito, quando cominciai a volare sul *Thunderstreak,* che se il motore avesse smesso di vibrare sarei stato nei guai. È vero. Strani rumori giungono da non so dove, indugiano un po' nel corpo dell'aereo, poi svaniscono.

Ora, dietro la mia spalla sinistra, comincia un basso lamento. Incuriosito dal nuovo suono che il mio fantasioso aereo ha scoperto, ascolto attentamente. Il lamento sale più alto e più alto ancora, come se una minuscola turbina accelerasse fino a una velocità spaventosa. Il mio guanto sinistro muove la manetta indietro di un paio di centimetri, poco a poco, e il lamento diminuisce lievemente; manetta avanti e lui riguadagna la sua sibilante canzone! In un altro aereo il lamento sarebbe motivo di seria preoccupazione; nel mio provoca solo un sorriso sotto la gomma verde della maschera a ossigeno. Credevo di aver sentito tutti i rumori che questo aereo è capace di produrre. Dopo un attimo, il lamento si spegne da solo.

Tonfo. C'è un lieve tremito sulla cloche, e un rumore come se una palla di neve dura avesse colpito il fianco della fusoliera. In un F-100 o in un F-104, nei nuovi aerei, il tonfo provocherebbe un improvviso irrigidimento del pilota e un immediato ricontrollo degli strumenti riguardanti il motore. In un altro aereo il tonfo potrebbe significare che il motore ha perso una paletta della turbina, e che un bel numero di spiacevoli conseguenze sta per verificarsi. Nel mio 84, invece, un tonfo è solo un rumore in più nel caleidoscopio di suoni che l'aereo offre al suo pilota, un'altra testimonianza dell'insolita personalità nascosta nel metallo.

Il mio aereo ha una vasta gamma di stranezze: sono così numerose che, prima di arrivare in Francia, è stato necessario organizzare una breve

riunione con gli operatori di torre, per far loro conoscere l'aereo. Il "boom" della messa in moto avrebbe potuto indurre un non iniziato a far scattare l'allarme incendio. Quando il motore marcia al minimo, al suolo, girando al 46% delle sue possibilità, ronza. Non ronza quietamente ma produce un amplificato, penetrante, risonante "Mmmm" tanto che gli specialisti a terra indicano ai piloti le loro orecchie doloranti, chiedendo di aumentare la potenza e i giri oltre il punto di risonanza. È un mormorio quasi umano e non c'è dubbio, in tutta la base, che un F-84F si sta preparando a volare. Ascoltato da una certa distanza, l'aereo sta prendendo l'intonazione per il canto del suo più alto tuono. Più tardi, nel cielo, di solito non c'è traccia della sua risonanza, benché l'abitacolo sia pieno degli altri suoni del motore.

Ogni tanto mi capita di volare su un aereo che, in aria, ronza, e l'abitacolo diventa un perfetto strumento di tortura. Dopo il decollo, riduco la manetta, per volare in crociera e per stare attaccato all'ala del leader. Mmm... ancora un po' indietro. Mmm... la risonanza mi penetra dentro. Scuoto la testa con violenza. È come tentare di disperdere con una scrollata di testa un'orda di zanzare affamate. Spalanco gli occhi, li chiudo, scuoto di nuovo la testa. Inutilmente. Presto diventa difficile pensare al volo in formazione, alla crociera, alla navigazione, a ogni cosa che non sia quel mormorio che pervade tutto, che fa tremare l'aereo come se fosse posseduto da una strana malattia. Aerofreni fuori a metà. Manetta aperta al 98%. Il mormorio diminuisce con l'aumentare della potenza, sostituito dal fremito dell'aria che urta contro gli aerofreni. Volare due ore in un aereo che risuona riduce il pilota a un automa dagli occhi infossati. Non avrei mai creduto che una semplice cosa come rumore e vibrazioni potesse scombussolare un uomo così in fretta. Quando ho dovuto segnalare sul quaderno tecnico di bordo la presenza di forti risonanze in un aereo ho notato che molto spesso sono provocate dall'allentarsi della connessione del tubo di scarico, il che fa sì che quel tubo d'acciaio lungo tre metri si appoggi leggermente contro la struttura come un diapason contro un bicchiere di vetro. Il perfetto utensile per un sabotatore, in tempo di guerra, potrebbe essere una chiave inglese con cui allentare, anche di poco, i bulloni dello scarico degli aerei nemici.

L'aereo ha un centinaio di altri piccoli scherzi da giocare. Un centinaio di piccole cose che sembrano indicare che Qualcosa È Guasto, quando non c'è assolutamente nulla fuori posto. Poco prima del decollo, durante la

prova motore, in pista, un grigio fumo penetra nell'abitacolo, sibilando attraverso i bocchettoni per la ventilazione. Fuoco al motore? Una tubatura dell'olio si è rotta nel vano motore? No. Il regolatore della temperatura dell'aria nell'abitacolo è troppo basso, e l'umida aria esterna è trasformata istantaneamente in nebbia dall'obbediente sistema di raffreddamento. Sposta il comando della temperatura su *caldo* per un istante e il fumo sparisce. E l'aereo ridacchia tra sé.

O ancora, durante la prova motore: fumo, vero fumo d'olio, fluisce dalia fusoliera, soffiando giù da un'apertura nascosta, fin sulla pista, rimbalzando su ad avvolgere l'aereo in grige spire. Nulla di grave. Solo la normale condensa dell'olio dai cuscinetti a lubrificazione forzata, che spurga all'esterno come progettato.

In volo, dopo un'ora a bassa quota. Improvvisamente, dall'aereo del leader, esce dei carburante che si volatizza come un bianco segnale di pericolo. Tubatura del carburante rotta? Una indicazione che qualche pala della turbina si è staccata dalla ruota incandescente e che il motore sta andando a pezzi? Fuoco imminente e una rossa esplosione nel cielo? No. Del tutto normale, questo sgorgare di carburante. Quando i serbatoi ausiliari cessano di erogare il loro cherosene e sono sostituiti da quelli interni, per un attimo, nel serbatoio principale c'è troppo JP-4 che inevitabilmente straripa fuori bordo come previsto, senza pericolo. E l'aereo ridacchia tra sé.

Decollo. Molto peso a bassa velocità, vicino al suolo, neanche parlare di saltar fuori prima che i flap siano retratti, e una luce gialla, brillante, appare sul cruscotto. Improvvisa. La vedo con la coda dell'occhio e sono stordito. Per mezzo secondo. E la luce gialla, da sola, si spegne. Non è la luce gialla che annuncia una sovratemperatura quella che ho visto in quel momento critico quando il fuoco avrebbe potuto rappresentare il disastro, ma la luce di un servomeccanismo che mi avverte, quando ho recuperato la calma, che il sistema idraulico dello stabilizzatore sta svolgendo il compito che gli è stato affidato dal progettista, cambiando la sensibilità dei comandi di volo allorché il carrello viene retratto. E l'aereo ridacchia.

Ma, molto raramente, può anche accadere che una paletta della turbina si rompa e voli incandescente attraverso il circuito del carburante: la luce rossa di avviso incendio si accende realmente quando le fiamme raggiungono il sensore che la comanda e l'abitacolo si riempie di fumo. Molto raramente. E l'aereo questa volta urla di dolore.

Questa notte volo. Il costante gioco di lamenti, tonfi, rombi e urla e, in mezzo ad essi, l'indice luminoso al 95% di giri, 540 gradi di temperatura allo scarico, e 265 nodi di velocità indicata. Volare in crociera è vedere le lancette fosforescenti dell'altimetro oscillare lentamente avanti e indietro rispetto alla linea dei 33.000 piedi e altri più corti indicatori, imprigionati negli archi verdi dipinti sui vetri dei loro strumenti. Sul pannello di fronte a me vi sono 24 quadranti illuminati dalla luce rossa. La cosa non mi stupisce, ma avverto, vagamente, la sensazione che sia qualcosa di notevole. Forse se contassi tutti gli interruttori e bottoni e selettori...

Una volta sarei rimasto impressionato dai 24 quadranti, ma, questa notte, sono pochi e li conosco bene. Sul cosciale legato alla mia gamba c'è un regolo circolare che mi dice che la velocità indicata di 265 nodi sta muovendo il mio aereo sopra il territorio tra Abbeville e Laon a una velocità vera di 465 nodi, 860 km/h. Il che non è realmente molto, ma per un vecchio aereo della riserva non è nemmeno andare adagio.

Volare. Le ore spezzettate in sezioni di tempo passate a volare tra città e città, radiofaro e radiofaro, tra un giro dell'ago del radiocompass e il successivo. Porto con me il mio mondo, quando volo, e, di fuori, c'è il familiare, indifferente Altro Mondo dei cinquantacinque sotto zero, stelle e nubi nere e una lunga discesa verso le colline.

Dalle deboli scariche nella cuffia arriva una voce rapida e frettolosa: «Evreux Torre per controllo apparato di emergenza; Uno Due Tre Quattro Cinque Quattro Tre Due Uno Evreux Torre».

C'è qualcun altro nel mondo in questo momento. C'è un operatore di torre 33.000 piedi sotto di me, che si allontana a 465 nodi, che, in questo istante, sta riagganciando il suo microfono, gettando uno sguardo alla sua pista imprigionata in una rete di luci bianche attenuate e circondata dalle luci blu delle piste di rullaggio che conducono all'area di parcheggio. Dalla sua torre può guardare giù sugli alti, ritmici triangoli che sono le code degli aerei da trasporto parcheggiati. In questo momento sta iniziando un solitario turno di servizio; la sua chiamata è stata fatta più per rompere il silenzio che per controllare l'efficienza della radio di emergenza. Ma ora che è sicuro che la radio funziona, si sistema e attende che la notte trascorra. Non si è accorto che sono passato sopra la sua testa. Per saperlo avrebbe dovuto uscire sul balcone attorno alla torre, ascoltare attentamente e guardare su attraverso l'ultimo buco tra le nuvole, verso le stelle. Avrebbe sentito, se la sua fosse una notte calma, il lontano, affievolito

tuono del motore che porta me e il mio aereo attraverso il cielo. Se avesse avuto il binocolo e avesse guardato al momento giusto, avrebbe visto il lampeggiare rosso e verde e ambra delle luci di navigazione, e il bianco della mia luce di fusoliera. Poi sarebbe tornato dentro alla sua torre alla prima goccia di pioggia e avrebbe atteso l'alba.

Ricordo che una volta mi chiesi cosa si provasse a pilotare un aereo da caccia. Ora lo so. Si prova la stessa sensazione che guidare un'automobile lungo le strade della Francia, proprio la stessa. Immaginate una piccola berlina a 33.000 piedi. Stringete le fiancate attorno al sedile del guidatore, togliete la capote e sostituitela con del plexiglass. Guidate con una cloche e una pedaliera invece che col volante. Mettete 24 quadranti sul cruscotto, indossate un solenne completo verde con un gran numero di tasche, una aderente tuta anti-G, un bianco casco con visiera parasole scura, una morbida maschera di gomma verde e un paio di scarpe aite nere con stringhe bianche; una pistola nella fondina di cuoio sotto l'ascella e un pesante giubbotto di volo, verde, con posto per quattro matite sulla manica sinistra; cucite il distintivo del vostro gruppo, il vostro nome sul giubbotto e scrivetelo anche sul casco, infilatevi in un paracadute e collegate il pacchetto di pronto soccorso, l'ossigeno, il microfono e il moschettone che comanda automaticamente l'apertura del paracadute; legatevi con bretelle e cinture di sicurezza a un seggiolino con maniglie gialle, volate sulle colline coprendo 1 5 km al minuto e guardate giù verso le alte pareti di nuvole che si gonfiano alla vostra destra controllando gli indicatori e le lancette degli strumenti che vi dicono dove siete, quanto siete alti e a quale velocità vi state muovendo. Volare su un aereo da caccia è lo stesso che guidare un'automobile lungo le strade della Francia.

Il mio aereo ed io siamo in aria da 31 minuti, da quando abbiamo lasciato la pista della base di Wethersfield. Siamo stati insieme per 415 ore di volo da quando, per la prima volta, ci incontrammo nell'Air National Guard. I piloti da caccia non stanno negli abitacoli dei loro aerei nemmeno un decimo di quanto i piloti di aerei da trasporto non stiano nei loro. Il volo su un caccia raramente dura più di due ore, e nuovi aerei rimpiazzano i vecchi modelli ogni tre o quattro anni, anche nella Riserva. Ma l'84 e io abbiamo volato insieme per un periodo abbastanza lungo, per un pilota da caccia. Abbiamo imparato a conoscerci. Il mio aereo prende vita sotto il mio tocco guantato e, in cambio della vita, mi dona l'obbedienza e le prestazioni che rappresentano il suo amore.

Voglio volare alto, sopra le nubi, e lui, obbediente, disegna dietro di noi la sua turbinante scia grigia. Da terra il tunnel di grigio è una scia di condensazione bianco brillante, e il mondo può vedere, nel taglio attraverso il blu, che stiamo volando molto in alto.

Voglio volare basso. In un boato, un lampo, un'ala lucida sfrecciante attraversiamo le valli boscose. Pieghiamo le cime degli alberi con l'onda d'urto del nostro passaggio e il mondo è una distesa sfuocata nel parabrezza con un punto fisso: dritto davanti, l'orizzonte.

Ci godiamo la vita, insieme.

Ogni tanto, quando un'ora di riposo mi permette di pensare alla vita che conduco, mi chiedo il perché di questa passione per la velocità e per il volo a bassa quota, visto che, come mi disse un anziano istruttore, puoi fare tutto quello che vuoi in un aeroplano senza il minimo pericolo, finché non provi a farlo vicino al suolo. È il contatto con il suolo, con quel deprimente solido altro mondo, che uccide i piloti. Quindi, perché ogni tanto voliamo bassi e veloci, solo per il piacere di farlo? Perché il tonneau a quota zero dopo un passaggio sopra i carri armati durante le manovre? Perché il magnetismo di un ponte, la silenziosa sfida che ogni ponte lancia a ogni pilota, invitandolo a volare sotto di sé e a uscirne vivo?

Amo molto il colore e il sapore della vita. Anche se la morte è una presenza che sovrasta il nostro cammino, preferisco sia lei a trovarmi dove vorrà e non io ad affrettare l'incontro o cercarlo deliberatamente. Così mi chiedo perché i tonneau, perché i passaggi più basso-del-necessario ad alta velocità? Perché è divertente dice la risposta. Perché è divertente. Certo nessun pilota negherà questo. Ma come un bambino che prova nuove parole, chiedo, perché è divertente? Perché ti piace metterti in mostra. E perché mi piace mettermi in mostra? La risposta è presa in un fuoco incrociato di luci. Perché sono libero. Perché il mio spirito non è incatenato in un corpo da 80 chili. Perché possiedo una forza, quando sono con il mio aeroplano, che solo gli dèi hanno. Perché non ho bisogno di leggere cosa è la velocità di 500 nodi o di vederla, in un film girato da un aereo teleguidato o immaginare le sensazioni che dà. Nella mia libertà posso *vivere* 500 nodi: lo scorrere degli alberi, il breve lampo del carro armato sotto di me, la sensazione della cloche nella mia mano destra e della manetta nella mia sinistra, l'odore della gomma verde e del freddo ossigeno, la voce filtrata del controllore tattico: «Bello spettacolo, checkmate!». Perché posso dire agli uomini a terra quella verità che scoprii

molto tempo fa: l'uomo non è stato condannato a camminare sulla terra ed essere soggetto alle sue leggi. L'uomo è una creatura libera, con dominio su quello che lo circonda, sopra l'orgogliosa terra che fu padrona per così tanto tempo. E questa libertà così intensa porta un sorriso che non lascerà il suo posto alla matura, dignitosa impassibilità. Perché, come la risposta disse, in parte, libertà è divertimento.

È sensibile, il mio aeroplano. A bassa quota non gli importa bere il carburante, come una cascata beve l'acqua. Non gli importa che gli insetti della foresta siano trasformati in improvvise chiazze di eternità sul cristallo del suo parabrezza. Vola sopra la cima degli alberi perché là è dove io voglio volare, perché è un aeroplano sensibile e docile. Perché ho mosso la mano guantata per dargli vita. Perché ho dipinto un nome per lui sulla parte anteriore della fusoliera. Perché lo chiamo "lui". Perché lo amo.

Il mio amore per questo aereo non è nato dalla bellezza, dal momento che il *Thunderstreak* non è un bell'aereo. Il mio amore è nato dal rispetto del la qualità delle prestazioni. Il mio aereo, nella vita che gli do, si aspetta che lo piloti bene. Mi perdonerà i momenti in cui sarà necessario forzarlo dove non andrebbe docilmente, se ci saranno le ragioni per farlo. Ma se lo spingo continuamente a volare come non intende fare, oltre le velocità limite e oltre le temperature limite, con improvvise smanettate, con bruschi e repentini spostamenti dei comandi, lui, un giorno, freddamente e senza emozioni, mi ucciderà.

Lo rispetto, e lui mi ricambia rispettandomi. Tuttavia non ho mai detto "Atterrammo" o "Abbiamo fatto a pezzi il bersaglio"; è riconoscimento. Quello che dico, però, non significa che sono un egocentrico.

Salgo nell'abitacolo del mio aereo. Mediante le cinghie e la cintura di sicurezza, mi lego a lui (mi lego alle mie ali, alla mia velocità e alla mia potenza) collego il tubo dell'ossigeno alla mia maschera (posso respirare anche ad altezze dove l'aria è molto rarefatta) collego il cavo della radio al cavetto nero che scende da dietro il mio casco (posso sentire frequenze che altri non sono in grado di ascoltare; posso parlare con molte persone, isolate, con speciali compiti) sposto con un colpetto l'interruttore delle armi su *armi* (posso spezzare in due un camion di sei tonnellate con la pressione del mio dito, posso rovesciare un carro armato da 30 tonnellate con la lieve pressione del mio pollice sul bottone dei razzi) tengo una mano sulla manetta, e una sull'impugnatura della cloche tempestata di pulsanti.

Le argentee ali a freccia sono le mie ali, le dure ruote nere sono le mie ruote che sento sotto di me, il carburante nei serbatoi è il mio carburante che bevo e tramite il quale vivo. Non sono più un uomo, sono un uomo/aeroplano; il mio aereo non è più soltanto un Republic F-84F *Thunderstreak,* ma un aeroplano/uomo. I due sono uno, uno è l'"io" che ferma i carri, che inchioda i fanti nelle loro trincee, che spazza l'uomo/aeroplano nemico fuori dal cielo. L'"io" che trasporta i documenti del comandante di stormo dall'Inghilterra alla Francia.

A volte quando sono a terra o sdraiato su un soffice divano mi chiedo come sia possibile per me diventare completamente parte di un aereo, salire in quell'abitacolo così complesso, effettuare tutte le procedure ed essere sempre pronto di riflessi come è necessario per volare in formazione con altri aerei, o sul poligono di tiro per fare un buon punteggio o per piazzare un grappolo di razzi su un bersaglio. Questo pensiero è rimasto in me per lunghi minuti, mentre chiudevo le cerniere della mia tuta anti-G, scivolavo nella mia Mae West e mi legavo nel piccolo abitacolo. Ti assale una sensazione di pigrizia e torpore che dice: "Come posso fare tutto bene?" e allora uno vorrebbe solo ritirarsi in se stesso e dimenticare la responsabilità di pilotare un aereo di elevate prestazioni secondo un preciso schema. Ma una delle strane caratteristiche di questo gioco è che appena il dito preme il pulsante della messa in moto, la pigrizia e il torpore svaniscono. In quel momento sono pronto per tutto quello che la missione richiederà. Sono molto attento e penso a quello che dovrà essere fatto e so proprio come dovrà essere fatto; affronto il volo un passo alla volta ed eseguo ogni passo con sicurezza, con esattezza, con decisione. La sensazione di trovarsi di fronte all'impossibile scompare con il tocco del pulsante sotto il mio guanto e non riappare fino a quando non sono di nuovo rilassato e in riposo prima della missione successiva. Mi chiedo se questo succede a tutti, questo svuotarsi di aggressività prima di un volo. Non ho mai interrogato un altro pilota a tale riguardo, non ho mai sentito un altro pilota parlarne. Ma fintanto che il tocco del pulsante è una cura istantanea, la cosa non mi riguarda.

Una volta premuto quel pulsante, a bordo, mi chiedo come mi sia mai venuto in mente pensare che pilotare aerei da caccia sia una cosa complicata. Non so. Mi sembrava che dovesse essere così, prima di mettere in moto, e molto tempo fa, prima di conoscere i 24 quadranti e gli interruttori, le leve e i selettori. Dopo essere stato seduto per 415 ore in un

piccolo spazio sono arrivato a conoscerlo piuttosto bene, e quello che non conosco di esso, dopo tutto questo tempo, non è molto importante. Da dove ha avuto origine questa idea del complicato?

Alle manifestazioni aeree, amici che non volano salgono la scaletta gialla fino al mio aereo e dicono: «Come è complicato tutto quanto!». Hanno veramente intenzione di dire quello che dicono? Ripenso al giorno in cui imparai a distinguere un alettone da uno stabilizzatore. Ho mai considerato gli aerei cose complicate? Una domanda che colpisce. Terribilmente complicata. Perfino dopo aver cominciato a volare, ogni nuovo aereo, ogni aereo più grande, mi sembrava più complicato di quello su cui avevo volato prima. Ma il semplice fatto di conoscere lo scopo di ogni cosa esistente nell'abitacolo fa svanire la parola "complicato" e la fa suonare strana quando qualcuno la usa per descrivere il mio aeroplano. Questo pannello illuminato di luce rossa soffusa davanti a me ora cos'ha di complicato? Le console a sinistra e a destra? I pulsanti sull'impugnatura della cloche? Un gioco da ragazzi.

Fu una cocente delusione, il giorno che atterrai dopo il mio primo volo con l'F-84. Il *Thunderstreak* era allora considerato il migliore aereo d'appoggio tattico, nel combattimento aria-terra. Potevo fare arrivare "sull'obbiettivo più esplosivi di qualsiasi altro aereo dello stesso tipo. Fui ferito e deluso, perché ero appena passato attraverso quindici mesi di marce, studi, volo e disciplina per prepararmi a condurre un aereo che mia moglie avrebbe potuto pilotare in qualsiasi giorno della settimana. Avrei potuto farla sedere nell'abitacolo, metterle sulle spalle le bretelle, stringerle la cintura di sicurezza e dirle che la manetta è per accelerare e rallentare, la cloche è per salire e scendere e girare a destra e a sinistra, e quella è la leva che fa entrare e uscire le ruote. Dimenticavo, dolcezza, centosessanta nodi per l'avvicinamento finale.

Così se ne va la sensazione che un giorno mi sarei risvegliato per ritrovarmi superuomo. Mia moglie, che ha trascorso gli ultimi quindici mesi stenografando lettere, potrebbe salire nel piccolo abitacolo e pilotare oltre la velocità del suono; potrebbe sganciare, se volesse, una bomba atomica.

Lontano dal mio aereo sono un uomo normale, anzi un uomo inutile, un fantino senza cavallo, uno scultore senza marmo, un prete senza Dio. Senza un aereo sono un solitario consumatore di hamburger, una persona in coda alla cassa, col carrello carico di arance e cereali e litri di latte. Il

fantino, lo scultore, il prete e io. Abbiamo una preferenza per i fagioli, e un disgusto per i fiocchi di granoturco. Ma in ognuno di noi, come in ogni individuo del mondo, c'è un uomo segreto, che vive solo per il suo lavoro.

Non sono un superuomo, ma volare è ancora un interessante modo di guadagnarsi da vivere, e respingo il pensiero di mutare in farfalla d'acciaio per restare il mortale che sono sempre stato.

Non c'è nessun dubbio che i piloti dei film sono superuomini. È la macchina da presa che li rende tali. Su uno schermo, attraverso l'occhio di una macchina da presa, uno vede l'aereo dall'esterno, guardando nell'abitacolo da sopra i fori per le canne delle mitragliatrici. Là, il crepitio delle armi riempie il rimbombante teatro e le splendenti fiamme arancione che escono dalle canne sono lunghe un metro; il pilota è bello e intrepido con un meraviglioso sguardo intenso. Vola con la visiera parasole alzata, così uno può vedere i suoi occhi nella luce del sole.

È questa vista che fa il superuomo, l'intrepido aviatore, l'eroe, l'impavido difensore della nazione. Dall'altra parte, stando nell'abitacolo, il quadro è diverso. Nessuno sta a guardare, nessuno sta a sentire, e il pilota vola nel sole con la visiera abbassata.

lo non vedo le punte delle armi o fiamme arancione. Premo il grilletto rosso sull'impugnatura della cloche e tengo il dischetto bianco del collimatore fisso sul bersaglio; sento un vago pop-pop-pop a distanza e odore di polvere da sparo nella maschera a ossigeno. Certamente non mi sento molto un intrepido aviatore, dal momento che questo è il mio lavoro e cerco di farlo nel miglior modo possibile, come centinaia di altri piloti da caccia fanno ogni giorno. Il mio aereo non è un rombante argenteo lampo attraverso lo schermo, lui è fermo e non si muove, mentre per me è il terreno che scorre e il rombo del motore è una vibrazione fissa dietro il seggiolino.

Non sto facendo niente fuori dell'ordinario. Gli spettatori che vedono il film forse sanno che questo quadrante indica quanta pressione idraulica produce la pompa del motore; gli spettatori forse sanno che questo nottolino seleziona il numero dei razzi che sparerò quando premerò il pulsante sulla cloche; che il pulsante che fa cadere i serbatoi ausiliari esterni ha una lunga sicura attorno a sé perché troppi piloti lo premevano per errore. Gli spettatori forse sanno tutto questo. Ma nonostante ciò è sempre interessante vedere gli aerei nei film.

La facilità di volare è una cosa che non è mai menzionata nei film o sui

manifesti di arruolamento. Volare su un aereo militare di elevate prestazioni è impegnativo e difficile, gente, ma può darsi che, se voi avrete la nostra scuola, diventerete persone diverse, con poteri soprannaturali per guidare il mostro metallico nei cieli. Provateci, gente, il vostro paese ha bisogno di uomini d'acciaio ben temprato.

C'è poco da fare. Ho ancora sei minuti prima che l'indice del TACAN ruoti nel suo quadrante per dire che la piccola città francese di Laon è passata sotto di me. Trascino via con me il sottile cono di tuono per il bene delle colline, delle mucche e forse anche di un solitario contadino in una strada solitaria attraverso la notte nuvolosa.

Un volo come quello di questa notte è raro. Naturalmente, quando mi installo nell'abitacolo di questo aereo, c'è molto da fare, dato che il mio compito è quello di essere continuamente pronto a combattere. Ogni giorno della settimana, senza badare al tempo, alle feste o al programma di volo, un piccolo gruppo di piloti si alza più presto degli altri. Sono i piloti d'allarme. Si svegliano e sono in linea di volo molto prima dell'ora ufficiale del sorgere del sole. E ogni giorno di ogni settimana un piccolo gruppo di aerei è tenuto pronto in attesa sulla piazzola d'allarme, con i generatori vicino all'ala. Gli aerei, naturalmente, sono in assetto di guerra.

Dopo l'innocente volare nell'Air National Guard, fa impressione, le prime volte, passare l'inizio dell'alba a controllare l'aggancio di centinaia di chili di bombe verde oliva sotto le ali. A volte la procedura d'allarme sembra un gioco impossibile. Ma l'esplosivo è vero.

Il giorno avanza. Per un'ora ci impegniamo a studiare il bersaglio che già conosciamo molto bene. I riferimenti che lo contraddistinguono, la collina conica, la miniera sul fianco della collina, l'incrocio tra ferrovia e autostrada ci sono così familiari come il viadotto dai cento archi che conduce a Chaumont. Abbiamo nella mente, così come sulle carte siglate SEGRETO, i tempi, le distanze, le prue per il bersaglio e le quote a cui voleremo. Sappiamo che il nostro bersaglio, come ogni altro, sarà difeso così bene che ci sarà un massiccio fuoco di sbarramento da superare e le esili ma mortali dita dei missili da evitare. Abbastanza stranamente, la contraerea non ci preoccupa molto. Non fa molta differenza se il bersaglio è difeso da ogni tetto o se non lo è per niente... se è necessario colpirlo, andremo dritti lungo le rotte imparate a memoria e lo colpiremo. Se saremo fermati dallo schermo di fuoco, sarà una delle sfortunate eventualità della guerra.

La sirena suona, come una ruvida mano che scaccia via il sonno. La mia stanza è buia. Per più di un secondo, nel rapido rifluire del sonno, so che devo sbrigarmi, ma non riesco a pensare a dove devo andare. Poi il secondo è passato e la mia mente è chiara.

La sirena d'allarme.

Presto.

Nella tuta di volo, dentro gli stivali, dentro il giubbotto invernale di volo. Un rapido avvolgersi della sciarpa attorno al collo, lascio la porta che sbatte e si riapre di nuovo sulla mia stanza in disordine e raggiungo la corrente degli altri piloti in allarme in un precipitarsi giù dallescaledi legno e dentro all'automezzo in attesa. Gli edifici quadrati di legno della base aerea di Chaumont non sono ancora nemmeno sagome contro l'est. C'è un rauco commento nell'oscurità del camion traballante: «Dormi bene, America, la tua National Guard è sveglia stanotte».

Il camion ci porta agli aerei in attesa nel buio. Gli specialisti in servizio d'allarme ci hanno battuto precedendoci, e i generatori di corrente stanno risvegliandosi alla vita nel rombo dell'acciaio. Salgo la scaletta che nella luce del giorno appare a forma di fetta di limone e che è invisibile di notte, una sensazione di pioli di alluminio più che di una scala. «Corrente.» Nell'abitacolo le luci si accendono, non attenuate dai piccoli schermi notturni che soffocano la maggior parte della loro intensità per il volo nel buio. Il loro chiarore mi permette di vedere l'imbracatura del paracadute, le estremità della cintura di sicurezza e il suo sistema di sgancio, la tuta anti-G, i tubi dell'ossigeno e i cavi del microfono. Metto il casco, indosso la maschera dell'ossigeno (come fa la gomma a essere così fredda?) radio accesa. Giù gli schermi notturni sulle luci di avviso avaria, giro i reostati che riempiono l'abitacolo di un diffuso chiarore rossastro. «Falco Due» dico nel microfono, e, se il mio leader è stato più veloce di me a legarsi, saprà che sono pronto a partire.

«Ricevuto, Due.» È veloce il mio leader.

Non so se questo è un vero allarme o un'altra esercitazione. Presumo sia un'altra esercitazione. Ora mi dedico a tutti i dettagli per essere pronto a partire: controllo che gli interruttori automatici siano inseriti, che gli interruttori delle bombe siano in posizione "sicura", il collimatore adeguatamente regolato per il tipo di lancio previsto.

«Falco Quattro.»

«Ricevuto, Quattro.»

Controllo che tutti gli interruttori "danni da combattimento" siano giù dove devono essere. Dispongo le luci di navigazione su "brillante intermittente". Le attenueremo avvicinandoci al bersaglio.

«Falco Tre.» Il Tre si è svegliato tardi stanotte.

«Ricevuto, Tre. Parsnip, il volo Falco è pronto a partire con quattro.»

Nel centro operativo, quando chiamiamo viene controllato il tempo. Siamo riusciti a essere pronti molto prima del tempo massimo consentito e questo è bene.

«Falco, qui è Parsnip. Questa è una esercitazione. Mantenetevi in assetto d'allarme fino a ulteriori istruzioni.»

«Ricevuto.»

Quanto significato può essere racchiuso in una parola. Falco leader non solo diede il ricevuto al messaggio, fece capire al centro operazioni che questo è un gioco troppo stupido e ridicolo per essere giocato da uomini adulti e, accidenti a voi, gente, sono le *tre del mattino* e buon per voi se avete ricevuto ordini dal quartier generale per fare questa cosa a quest'ora altrimenti non dormirete molto più di noi domani notte.

«Spiacente» dice Parsnip, nel silenzio. Devono aver avuto ordini dal quartier generale.

Così chiudo il tettuccio, lo blocco contro l'eterno vento freddo e mi accomodo nella luce rossa, in attesa.

Ho atteso quindici minuti nell'abitacolo che l'allarme fosse finito. Ho atteso tre ore. Dopo un'attesa di tre ore, sono sceso dall'abitacolo intorpidito a causa della perfetta tortura usata con i prigionieri di guerra recalcitranti. Li prendi e li leghi con la cintura di sicurezza e le bretelle a una soffice confortevole poltrona. Quindi te ne vai e li lasci là. Per i prigionieri incorreggibili, quelli che provocano sempre disordini, metti i loro piedi in due specie di tubi, tipo quelli entro i quali è situata la pedaliera in un aereo da caccia, e metti una cloche in modo che non abbiano spazio per far assumere una diversa posizione a nessuno dei due piedi. In pochissime ore i prigionieri diventeranno docili, trattabili, ansiosi di collaborare.

Il sole non è ancora alto. Aspettiamo nei nostri abitacoli. Vado pigramente alla deriva nel grande scuro fiume del tempo che scorre dolcemente. Non succede niente. La sfera dei secondi gira sul mio orologio. Comincio a notare tutti i più piccoli dettagli. Sento un leggero tik... tik... tik... molto regolare, lento, come un metronomo. Tik... tik.. tik...

E arriva la spiegazione. Le mie luci di navigazione. Senza il rumore del motore e con il tettuccio chiuso, per tenere lontano il soffiare del vento, posso udire l'aprirsi e chiudersi dei relay che controllano il lampeggiare delle luci alle estremità alari e sulla coda. Interessante. Non avrei mai pensato di poter udire le luci accendersi e spegnersi.

Là fuori c'è il regolare e ritmato pok pok pok del generatore. Che aggeggio efficiente! Starà là tutta notte e per tutto domani se necessario, pompando un costante flusso di elettricità per alimentare la radio e mantenere l'abitacolo in un bagno di luce scarlatta.

Il mio aereo dondola impercettibilmente. Ho l'impressione che qualcuno sia salito sull'ala e voglia parlarmi, ma non c'è nessuno là fuori. Il vento, quel leggero vento freddo, fa dondolare questo mio massiccio, solido aereo. Di tanto in tanto, debolmente, il vento lo muove sulle gambe del carrello. Qualche metro alla mia destra l'aereo del Falco leader attende, luci accese, lampeggiando silenziosamente. La luce sanguigna dell'abitacolo viene riflessa dallo smalto bianco del casco del pilota proprio come si rifletterebbe se stessimo volando a 30.000 piedi. Il tettuccio è abbassato e chiuso, l'aria all'interno è ferma e fredda e vorrei che qualcuno inventasse un sistema per immettere aria calda nell'abitacolo di un aereo che attende nel freddo del mattino. Riesco ad avvertire che il mio calore viene assorbito dal freddo metallo del pannello strumenti, del seggiolino eiettabile e delle guide del tettuccio e della pedaliera. Se potessi anche soltanto essere al caldo e muovermi un po' e aver qualcuno con cui parlare, fare l'allarme a bordo non sarebbe poi tanto brutto.

Ho fatto una scoperta. Ho scoperto cosa significa essere Soli. Quando vi trovate murati dove nessuno può entrare e parlare con voi o giocare a carte o a scacchi con voi-o dividere il ricordo di quella volta sopra Stoccarda quando il numero tre scambiò la Mosella per il Reno e... Isolati dal resto del mondo. Un camion, che io conosco come il solito camion che fa fracasso e cigola e ha bisogno di una nuova marmitta, scivola silenziosamente lì vicino, sulla strada davanti allo sbarramento di protezione del mio parcheggio. Il tettuccio sigillato chiude fuori il rumore del suo passaggio. Chiude me dentro con i miei pensieri. Niente da leggere, nessuna cosa in movimento da guardare, solo un silenzioso abitacolo e il tik delle luci di navigazione e il pok del generatore e i miei più intimi pensieri.

Siedo in un aereo che è mio. I comandanti di stormo e di gruppo me lo

hanno dato senza obiezioni, confidando completamente nella mia abilità a controllarlo e guidarlo come loro vogliono che sia fatto. Loro hanno bisogno di me per colpire il bersaglio. Ricordo una frase che lessi, durante le grandi manovre di alcune settimane fa, sul bollettino della base: «Ieri lo stormo è entrato in azione volando in appoggio all'esercito...». Lo stormo non fece nessuna di queste azioni. Fui io a entrare in azione volando basso e veloce con armamento di lancio simulato attraverso le truppe sui carri armati, tentando di sfrecciare basso abbastanza da far gettare nel fango le truppe ma non basso abbastanza da strappare le antenne dei carri.

Non fu lo stormo a farli stendere a terra.

Fui io.

Egoistico? Sì. Ma allora non era lo stormo a rischiare di sbagliare la valutazione e infilare 12 tonnellate di aereo nel fianco di un carro blindato da 50 tonnellate. Così sono io che sto qui seduto in allarme, nel mio aereo, e se fosse un vero allarme, sarei io a ritornare o a non ritornare dalla contraerea e dai missili sopra il bersaglio. Loro hanno fiducia in me. Sembra strano che ognuno debba aver fiducia in un altro fino a questo punto. Mi danno un aereo senza obiezioni e senza pensarci su due volte. Il numero dell'aereo viene posto vicino al mio nome sul tabellone dei programmi di volo: vado e volo o siedo nel suo abitacolo e sono pronto a volare. È solo un numero sul tabellone. Ma quando siedo nel mio aereo ho la possibilità di vedere come è fatto, quanto è complicato e che potere mi è stato dato mettendo quel numero vicino al mio nome.

Il capo specialista, con un pesante giubbotto, con un elmetto d'acciaio, appare all'improvviso sulla scaletta di alluminio e batte sul plexiglass. Apro il tettuccio, accettando malvolentieri la perdita nel freddo vento della mia aria tranquilla, poca, ma appena un po' intiepidita, e tiro da parte un lato del mio casco in modo da poter udire quello che mi dice. La luce rossa dipinge il suo viso.

«Le dispiace se andiamo ad aspettare dentro al camion... per essere un po' al riparo dal vento, se per lei va bene. Lampeggi le luci di rullaggio se ha bisogno...»

«OK.» Decido di riordinare i miei pensieri e ritornare ancora alle prue e ai tempi, alle distanze e alle quote per raggiungere il bersaglio. Il grande cupo fiume del tempo continua lentamente a scorrere.

Come a volte a terra ho lunghi momenti di meditazione, così di tanto in tanto c'è un lungo volo che mi concede un momento per pensare ed essere

solo con il cielo e con il mio aeroplano. E sorrido. Solo con l'aereo che è stato chiamato l'F-84 "che non perdona".

Sono rimasto ad aspettare di volare con l'aereo "che non perdona". Da qualche parte ci devono essere aerei così difficili da dover essere pilotati esattamente come dice il manuale altrimenti avviene il disastro, poiché la parola "che non perdona" appare spesso nelle riviste a disposizione in sala piloti. Ma proprio quando penso che il prossimo tipo di aereo che piloterò ha prestazioni così elevate da non perdonare errori, imparo a pilotarlo. Imparo le sue abitudini e la sua personalità, e improvvisamente diventa padre di famiglia come tutti gli altri. Può essere un po' più critico nelle sue velocità quando sono in avvicinamento all'atterraggio, ma con l'aumentare della nostra conoscenza scopro che è più tollerante e che non cadrà in vite se sono un nodo sotto virando in finale.

C'è sempre un avviso di pericolo, e solo se il pilota non dà retta all'avviso del suo aereo, l'aereo finirà con l'ucciderlo.

La luce rossa dell'allarme-incendio si accende dopo il decollo. Può significare molte cose: un corto circuito nel sistema di allarme-incendio; una salita troppo ripida a una velocità troppo bassa; un buco nella parete di una camera di combustione; motore in fiamme. In alcuni aerei vi sono tali difficoltà con i falsi allarmi-incendio che i loro piloti praticamente li ignorano, ritenendo che il circuito d'allarme sia di nuovo in avaria. LT-84F non è uno di questi; quando la luce si accende, l'aereo di solito è in fiamme. Ma tuttavia ho tempo per controllare, tirare indietro la manetta, salire alla quota minima di espulsione, sganciare i carichi esterni, controllare la temperatura allo scarico, il contagiri e il flussometro, chiedere al mio gregario se non gli dispiace dare un'occhiata per vedere se esce fumo dalla mia fusoliera. Se c'è fuoco, ho pochi secondi per dirigere l'aereo lontano dalle case e saltare fuori. Non ho mai udito di un aereo che sia esploso senza avvisare.

Gli aerei a reazione non perdonano su questo punto: bruciano grandi quantità di carburante, e quando il carburante è finito il motore si ferma. Un quadrimotore da trasporto ad elica con i serbatoi pieni può stare in aria per diciotto ore. I bimotori da trasporto spesso hanno a bordo abbastanza carburante per otto ore di volo quando decollano per un volo di due ore. Ma quando io decollo per una missione di un'ora e quaranta ho abbastanza carburante nei serbatoi del mio 84F per due ore di volo. Dopo la missione non devo impegnarmi in lunghi minuti di attesa in aria mentre altri aerei

decollano e atterrano.

Occasionalmente entro nel circuito di atterraggio con 300 libbre di JP4 nei serbatoi, o abbastanza per sei minuti di volo a velocità di crociera. Se fossi a sette minuti dalla pista con 300 libbre di carburante, non arriverei col motore in moto. Se fossi a dieci minuti dalla pista, le mie ruote non toccherebbero mai più quel cemento. Se dopo la mia entrata nel circuito di atterraggio con carburante per sei minuti, la pista fosse impegnata da un aereo in avaria, sarebbe meglio ci fosse un veloce trattore in attesa per trainarlo da parte o una seconda pista pronta per essere usata. Verrei giù, con un aereo o con un paracadute, entro pochi minuti.

Con il motore fermo, il mio aereo non precipita come un mattone affusolato o un sasso o un blocco di piombo. Plana dolcemente giù, tranquillamente giù, come è stato progettato per fare. Imposto una discesa in modo tale che le ruote tocchi no circa a metà pista, e tengo il carrello retratto fino a quando sono certo di essere entro il raggio di planata sul campo. Quindi, in finale, con la lunga e bianca pista nel mio parabrezza, abbasso il carrello e i flap, estraggo gli aerofreni e attivo la pompa idraulica d'emergenza.

Benché sia un segreto punto di orgoglio avere spento il motore dopo un volo e constatare che sono rimaste solo 200 libbre di carburante, i piloti da caccia raramente dichiarano alla torre la quantità di carburante rimasto quando hanno meno di 800 libbre nei serbatoi. La luce rossa che indica la scarsa quantità del carburante può ben brillare sul cruscotto vicino all'indicatore di livello oscillante sotto le 400 libbre, ma, a meno che non ci sia la possibilità di attesa prima dell'atterraggio, il pilota non dichiarerà basso livello di carburante. È orgoglioso della sua abilità a pilotare il suo aereo, e una cosa così poco importante come otto minuti di carburante residuo non è degna d'attenzione.

Il pilota di un trasporto una volta mi tagliò fuori dal circuito di atterraggio dichiarando basso livello di carburante e ricevendo una autorizzazione di priorità per atterrare immediatamente. Avevo dieci minuti completi di JP4 nel mio serbatoio principale, quindi nessuna preoccupazione a dare strada al grosso aereo che aveva bisogno di atterrare così in fretta. Una settimana più tardi appresi che il livello minimo di carburante stabilito per quel trasporto era di trenta minuti di volo; il mio motore avrebbe potuto spegnersi tre volte nei minuti che precedevano il momento in cui la sua riserva di carburante sarebbe stata realmente critica.

So bene che il mio aereo brucia carburante e che ogni volo finisce senza che ne resti molto ma è un punto di orgoglio atterrare in queste condizioni ogni giorno; quando comincio a preoccuparmi del quantitativo di JP4 nei miei serbatoi, è una situazione che lo merita veramente.

Pilotare aerei è facile. Volo sopra le città della Francia e della Germania alle dieci del mattino e penso a tutte le persone laggiù che stanno lavorando per vivere mentre trascino liberamente e senza sforzo la mia scia di condensazione sopra di loro. Mi fa sentire in colpa. Volo a 30.000 piedi, facendo quello che mi piace fare più di ogni altra cosa al mondo, mentre gli altri sono laggiù nel la confusione e probabilmente non si sentono per niente degli dei. Quello è il loro modo di vivere. Avrebbero potuto essere piloti da caccia se lo avessero voluto.

I miei vicini negli Stati Uniti erano soliti guardarmi con un po' di commiserazione; pensavano che crescendo perdessi la mia passione per il volo, che arrivassi a vedere la luce, ritornassi in me, diventassi pratico, mi sistemassi, lasciassi l'Air Guard e trascorressi a casa i miei weekend. Sarà difficile per loro credere che continuerò a volare fintanto che l'Air Guard avrà bisogno di uomini nei suoi aeroplani, fintanto che c'è una forza aerea che al di là dell'oceano si sta preparando per la guerra. Fintanto che penso che il mio Paese è un posto molto bello dove vivere e ha la possibilità di continuare a essere tale.

Gli abitacoli dei piccoli punti argentei davanti alle lunghe bianche scie non sono occupati solo da giovani e da inesperti. C'è più di un vecchio pilota da caccia ancora tra loro; piloti che volarono sui Thunderbolt e sui Mustang, sugli Spitfire e sui Messerschmittdi una guerra di molto tempo fa. Perfino i piloti di Sabre e di Hog della Corea sono sufficientemente esperti da essere chiamati "vecchi piloti", ed essi sono i comandanti di squadriglia e gruppo dei reparti operativi americani in Europa oggi. Ma la percentuale cambia un po' ogni giorno, e per la maggior parte i piloti in forza ai reparti da caccia della NATO non hanno mai partecipato a una guerra vera.

C'è una impercettibile sensazione che questo non vada bene; che i piloti di prima linea non siano così esperti come dovrebbero. Ma la sola differenza che esiste è che i piloti del dopo Corea non portano i nastrini sulle loro uniformi. Invece di sparare su convogli carichi di truppe nemiche, sparano su convogli finti o eseguono passaggi in bianco su convogli della NATO nelle manovre a pochi chilometri dalla linea di filo

spinato tra Est e Ovest. E passano ore nei poligoni di tiro.

Il nostro poligono è un pezzo di terra con alberi, erba e polvere nel nord della Francia, e in quella piccola area sono posti otto tabelloni di tela, ognuno dipinto con un grande cerchio nero e tenuto dritto in verticale da un telaio quadrato. I tabelloni stanno nel sole e aspettano.

Sono uno dei quattro aerei da caccia chiamati formazione Ricochet, e arriviamo sul poligono in formazione stretta, scaglionati a sinistra. Voliamo cento piedi sopra la terra secca, e ogni pilota della formazione Ricochet si sta concentrando. Ricochet Leader si sta concentrando per effettuare l'ultima virata dolcemente, per mantenere la sua velocità a 365 nodi, per salire un po' in modo da evitare che Ricochet Quattro finisca contro la prossima collinetta, per valutare il punto dove romperà la formazione, per stabilire il circuito di tiro che gli altri dovranno seguire.

Ricochet Due si sta concentrando per volare più livellato che può, per cercare di non creare difficoltà al Tre e al Quattro nel seguirlo in formazione.

Ricochet Tre vola tenendo d'occhio solo il Leader e il Due, intento a volare dolce dolce cosicché il Quattro può stargli vicino e mantenere esattamente ia propria posizione.

E come Ricochet Quattro io penso a stare in linea e a niente altro, per far vedere una bella formazione all'ufficiale di tiro nella sua torretta d'osservazione. Sono perfettamente consapevole che ogni altro aereo della formazione sta facendo del suo meglio per facilitarmi il volo, e per ringraziarli della loro considerazione devo volare così liscio che il merito vada a loro. Ogni aereo vola più basso del Leader, e il Quattro vola più vicino al suolo di tutti gli altri. Perdere anche solo mezzo secondo per gettare un'occhiata al terreno significa essere un pessimo gregario. Un buon gregario ha una fede completa totale costante indiscutibile nel suo Leader. Se Ricochet Leader vola troppo basso ora, se non porta la formazione un po' più in su per evitare la collina, il mio aereo diventerà una improvvisa nuvola volante di detriti e frammenti metallici e gialle lingue di fuoco. Ma io ho fede nell'uomo che vola come Ricochet Leader, e lui alza appena la formazione per superare la collina che il mio aereo evita come se fosse una valle; volo nella posizione che mi è stata assegnata e ho fede nel Leader.

In qualità di Ricochet Quattro, la mia posizione è indietro in basso a sinistra così da poter guardare lungo la formazione e allinearmi ai caschi

bianchi degli altri tre piloti. È tutto ciò che devo vedere e tutto quello che mi interessa: tre caschi in tre aerei in linea retta. Non importa che cosa fa la formazione, starò con lei nella mia posizione, mantenendo i tre caschi bianchi allineati tra loro. La formazione sale, picchia, si inclina via da me, si inclina verso di me; la mia vita è dedicata a fare tutto ciò che è necessario con la manetta e la cloche, la pedaliera e il pulsante del trim per mantenere la posizione e tenere allineati i caschi.

Siamo sopra i tabelloni del bersaglio e la radio si anima.

«Ricochet Leader rompe a destra.» La voce familiare che conosco bene; la voce, le parole, l'uomo, la sua famiglia, i suoi problemi, le sue ambizioni; in questo istante l'improvviso bagliore di un'argentea ala a freccia che si innalza e si allontana per cominciare una procedura di esercitazione a fuoco, per addestrarsi in uno speciale tipo di attacco. Ho solo due caschi da allineare.

Quando il Leader si allontana, Ricochet Due diventa il capo della formazione. Il suo casco si sposta in avanti quando distoglie lo sguardo dal primo aereo per vedere davanti a sé, e comincia a contare. Mille-uno, mille-due, mille-rompo! Con l'improvviso bagliore della sua levigata ala metallica, Ricochet Due scompare, e io ho il compito meravigliosamente semplice di volare in formazione con un solo aereo, il cui pilota ora sta guardando davanti a sé. Mille-uno, mille-due, mille-rompo! Il bagliore dell'ala del Tre, solo a pochi piedi dalla mia, e volo da solo.

La mia testa si blocca in avanti quando il Tre rompe, e conto. Mille-uno, non è una bella giornata oggi? Ci sono solo poche nuvole e il bersaglio sarà facile da vedere. È piacevole rilassarsi dopo la formazione. Abbiamo fatto un buon lavoro, Due e Tre si sono comportati bene. Mille-due, piacevole avere aria calma stamane. Non dovrò preoccuparmi molto per tenere collimato il bersaglio quando lo inquadrerò. Oggi è un buon giorno per un buon punteggio. Vediamo: il collimatore è pronto e bloccato, controllerò più tardi l'interruttore delle armi e gli altri interruttori. Che deserto qui se ci si deve lanciare! Scommetto che non ci sono villaggi nel raggio di dieci chilometri. Mille-rompo!

Nel mio guanto destro la cloche si sposta decisa verso destra e indietro e l'orizzonte esce di vista. La mia tuta anti-G si gonfia d'aria, comprimendo con forza le mie gambe e il mio ventre. Il casco diventa pesante, ma il peso familiare non è sgradevole. Le colline verdi ruotano sotto di me e scruto con lo sguardo il cielo blu, brillante, alla mia destra, alla ricerca degli altri

aerei nel circuito.

Eccoli là. Ricochet Leader è un piccolo punto triangolare tre chilometri lontano che vira in base, quasi pronto a cominciare il suo passaggio a fuoco. Il Due è un punto più grande livellato, che segue il Leader a un chilometro circa di distanza. Il Tre sta virando proprio ora perseguire il Due; sta salendo ed è mille piedi sopra di me. E lontano laggiù c'è l'area di sicurezza del poligono e le chiare macchioline nel sole che sono i tabelloni da colpire. Ho tutto il tempo che desidero. L'interruttore delle armi, coperto dalla sua sicura di plastica rossa, si sposta in avanti sotto il mio guanto sinistro verso *armi,* il collimatore è sbloccato e su alzo zero. L'interruttore automatico *gunfire* è spinto giù sotto il mio indice destro. Ruoto la manetta nera con il mio guanto sinistro per regolare la distanza di collimazione. E la mia presa sulla cloche cambia.

Con l'interruttore armi su *off* e l'interruttore automatico *gun-fire* chiuso, volo in formazione tenendo l'impugnatura con naturalezza, l'indice destro posato leggermente sul grilletto rosso sul davanti. Ora, con le armi pronte al fuoco, il dito sta teso in avanti verso il pannello degli strumenti in una scomoda ma necessaria posizione che impedisce al guanto di toccare il grilletto. Il guanto starà scostato dal grilletto fino a quando non inclinerò il mio aereo in una virata in picchiata che porterà il puntino bianco sul vetro del collimatore sopra al punto nero dipinto sul tabellone da colpire.

È tempo di dare il tocco finale al mio atteggiamento mentale. Dico all'osservatore dietro ai miei occhi che oggi sparerò meglio di chiunque altro in questo volo, che piazzerò almeno il 70% dei miei proiettili nel nero del bersaglio, e l'altro 30% rimasto sarà sparpagliato nel telo bianco. Nella mia mente si forma l'immagine di una scena d'attacco ben riuscito; vedo la macchia nera del bersaglio diventare sempre più larga sotto la macchia bianca del collimatore, vedo il punto centrale del collimatore fermo nel nero, sento l'indice destro che comincia a premere il grilletto rosso, ora vedo il bianco completamente dentro al nero, sento il rumore ovattato, per me inoffensivo, delle armi che sparano i loro proiettili calibro 50 rivestiti di rame, e vedo la sabbia e la polvere che si sollevano da sotto il bersaglio quadrato. Un buon passaggio.

Ma attenzione. Bisogna essere prudenti durante gli ultimi secondi di fuoco; non concentrarsi troppo per piazzare una lunga raffica nel tabellone. Mi ricordo per un istante, come sempre mi succede prima di iniziare i passaggi a fuoco, che il mio compagno di stanza quando eravamo cadetti

lasciò che il suo entusiasmo guidasse l'aereo un secondo di troppo, finché il suo aereo e il bersaglio divennero violentemente un tutt'uno sul terreno. Quello non è un buon modo per morire.

Potenza 96%, in base, velocità 300 nodi, osservo il Tre procedere verso il suo bersaglio.

«Ricochet Tre IN, bianco e caldo.» E la sfrecciarne sagoma di un 84F va giù.

È interessante osservare un passaggio a fuoco dall'aria. Non arriva nessun rumore dall'aereo attaccante quando picchia velocemente verso il suo bersaglio. Poi, improvvisamente, fumo grigio erompe senza rumore dai fori delle canne delle mitragliatrici, poste nel muso, lasciando dietro una sottile linea di fumo che traccia l'angolo della picchiata. La polvere del terreno comincia a sollevarsi in aria quando l'aereo si allontana, e quando è passato e sta salendo una spessa nuvola scura si gonfia alla base del bersaglio.

Ora, l'unico rimasto intatto è il bersaglio numero quattro.

Il pannello segnalatore al suolo vicino alla torretta d'osservazione è girato con il lato rosso verso il basso e quello bianco verso l'alto; il poligono è libero e sicuro per il mio passaggio. Vedo questo mentre sono in base nel circuito, ad angolo retto dal bersaglio che è lontano un chilometro e mezzo sul terreno alla mia destra. Scorre lentamente indietro.

È a ore una, basso. È a una e trenta, basso. Ricontrollo che l'interruttore sia su *armi.* È a ore due, basso e via: la cloche scatta a destra sotto la mia mano, il mio aereo si inclina come un animale terrorizzato, il cielo diventa grigio per i G della virata e la tuta anti-G si gonfia per comprimermi in una morsa di aria imprigionata. Sotto il tettuccio c'è il movimento roteante del terreno sfuocato. È l'inizio di un buon passaggio. Il pulsante del microfono è giù sotto il mio pollice sinistro, «Ricochet Quattro IN, bianco e caldo».

Bianco e caldo. Significa che il bersaglio è libero e le armi sono pronte ad aprire il fuoco. La velocità è 360 nodi in picchiata, e le mie ali ritornano livellate. Attraverso il parabrezza vedo un piccolo quadrato di tessuto bianco con dipinta al centro una palla nera. Aspetto. Il punto bianco che viene chiamato pipper, il punto che sul parabrezza mi dice dove convergeranno i miei proiettili, si muove in pigre lente oscillazioni mentre si riprende dalla brusca virata che ha dato inizio alla manovra d'attacco. Si abbassa e tiro dolcemente indietro la cloche, molto dolcemente nella picchiata in modo che il collimatore ritorni a coprire il quadrato del

bersaglio. E il bersaglio cambia velocemente, mentre attendo, fino a diventare qualunque cosa. È un carro armato nemico in agguato che aspetta la fanteria; è un cannone antiaereo che si è liberato della mimetizzazione; è una locomotiva sbuffante che traina rifornimenti nemici. È un deposito di munizioni un bunker fortificato un camion che traina un cannone una chiatta sul fiume un autoblindo, e anche un pezzo di tessuto quadrato con una macchia nera dipinta sopra. Lui aspetta, io aspetto, e tutto ad un tratto ingrandisce. La macchia diventa un disco, e il punto bianco del collimatore è rimasto in attesa di questo. Il mio dito preme lentamente sul grilletto rosso. La macchina da presa parte quando il grilletto è mezzo abbassato. Fuoco quando il grilletto è completamente abbassato.

Come una rivettatrice automatica che completa il lavoro su di una lamiera metallica nel muso dell'aereo, le armi risuonano; nell'abitacolo non c'è rombo assordante e confusione. Solo un lieve e staccato tututut mentre sotto i miei piedi una doccia di bossoli di ottone caldi cade nei contenitori di acciaio. Sento odore di polvere da sparo nella mia maschera e mi stupisce come sia potuto penetrare nella cabina che dovrebbe essere ermeticamente chiusa.

Guardo il bersaglio sul terreno come in un film al rallentatore; è sereno e tranquillo, dato che i proiettili non lo hanno ancora raggiunto. Sono in viaggio, da qualche parte, nell'aria, fra le canne delle mitragliatrici annerite nel muso dell'aereo e la polvere sul poligono. Una volta pensavo ai proiettili come a cose velocissime, ora attendo con impazienza che raggiungano il terreno per verificare la mia mira. Il dito ha lasciato il grilletto; una raffica di un secondo è una lunga raffica. Ed ecco la polvere.

Il terreno salta in aria. Poche decine di centimetri davanti al bersaglio la sabbia vola, ma questo significa che molti colpi devono aver trovato la strada per il punto di incontro indicato dal puntino bianco del collimatore. La sabbia sta ancora volando in aria quando il mio guanto destro tira indietro la cloche dai molti pulsanti e salgo nel circuito. Mentre il mio aereo e la sua ombra sfrecciano sopra il quadro di tela i proiettili che possono ridurre un'autostrada di cemento in un ammasso di sassi frustano l'aria e grandinano sul terreno. «Ricochet Quattro OFF.»

Mi inclino a destra nel circuito e guardo indietro sopra la mia spalla verso il bersaglio. Ora è tutto tranquillo, la nuvola di polvere si sta diradando nel vento e si sta spostando sulla sinistra, coprendo il bersaglio

del Tre con una tenue ombra scura.

«Ricochet Leader IN.»

Ho sparato basso questa volta, davanti al bersaglio. Così se ne va il mio 100% di punteggio. La prossima volta devo tenere il collimatore un po' più in su; piazzarlo proprio sopra il disco del nero. Sorrido al pensiero. Non succede spesso che l'aria sia tanto tranquilla da permettermi di pensare a come piazzare il collimatore, qualche centimetro sopra o sotto alla macchia nera del bersaglio. Normalmente è molto se riesco a tenerlo da qualche parte sul tabellone. Ma oggi è una buona giornata per sparare. Stiano attenti i carri armati ai giorni con aria calma.

«Ricochet Due IN.»

«Leader OFF.»

Osservo il Due, e nel plexiglass ricurvo del tettuccio vedo riflesso me stesso mentre guardo un marziano, se mai ne ho visto uno. Solido casco bianco, visiera parasole abbassata e aspetto da comparsa di una scena di *Uomo nello Spazio,* la maschera verde dell'ossigeno copre tutta la parte del viso lasciata scoperta dalla visiera, il tubo di gomma flessibile scende giù fin fuori vista. Nessuna indicazione che dietro tutto quell'armamentario c'è una creatura viva e pensante. L'immagine riflessa guarda Ricochet Due.

Eccolo, il grigio sbuffo di fumo uscire dalle canne delle mitragliatrici nel muso. Il bersaglio è immobile e aspetta come se dovesse attendere un anno prima di vedere il primo segno di movimento. Poi, improvvisamente, la scrosciante fontana di polvere. Alla sinistra del tabellone un ramo sul terreno balza sorpreso nella sua immobilità e vola nell'aria. Le sue estremità lentamente si inseguono entrando, dopo il primo istante, nel familiare movimento rallentato delle cose prese nella rapida pioggia di proiettili di mitragliatrice. Compie due giri completi al di sopra della fontana di polvere e affonda nella spessa nuvola. L'autostrada di cemento è trasformata in sassi e il ramo sopravvive. Questo dovrebbe contenere una morale.

«Due OFF.» Il fumo sparisce dalla bocca delle mitragliatrici. L'aereo gira il suo muso ovale verso il cielo e sfreccia via dal bersaglio.

«Tre IN.»

Qual è la morale del ramo? Mentre ci penso viro stretto in base, ricontrollando il collimatore, indice destro teso in avanti verso l'altimetro. Qual è la morale del ramo? Lo sbuffo di fumo serpeggia dai fori delle armi sul muso liscio di alluminio di Ricochet Tre, e osservo il suo passaggio.

Non c'è nessuna morale. Se il bersaglio fosse stato una catasta di rami, la grandine di colpi l'avrebbe trasformata in una distesa di schegge. Questo è stato un ramo fortunato. Se tu sei un ramo fortunato, puoi sopravvivere a qualsiasi evento.

«Tre OFF.»

Il pannello segnalatore bianco, l'interruttore delle armi è su *armi,* e via, la cloche scatta a destra sotto il mio guanto, l'aereo si inclina come un animale terrorizzato e il cielo diventa grigio per i G della virata mentre la tuta anti-G si gonfia per stringermi in una morsa di aria imprigionata. Non sono mai stato tanto precipitoso, quando piloto il mio aereo, da agire senza pensare. Perfino nel circuito di tiro, quando l'indicatore della velocità segna 370 nodi e l'aereo è a pochi metri dal suolo, il mio pensiero è attivo. Quando le cose succedono in frazioni di secondo, non è il pensiero che cambia, ma le cose. Gli avvenimenti rallentano obbedienti quando è necessario pensare.

Mentre volo stanotte, navigando col TACAN saldamente agganciato al trasmettitore di Laon, c'è tempo per pensare, e obbligatoriamente, gli eventi si incastrano tra loro così che quei sette minuti passeranno nello spazio tra il paese di Abbeville e il trasmettitore del TACAN di Laon, Francia, lo non passo il tempo quando volo, è il tempo che passa me.

Le colline scivolano via. C'è un solido strato di nuvole nere dal suolo fino a un migliaio di piedi dal mio aereo. Il suolo è sepolto, ma nel mio occhio d'acciaio e alluminio e plexiglass io sto proseguendo al di sopra di tutto e le stelle sono brillanti.

Nella finestrella illuminata dalla luce rossa del radiocom-pass, vi sono quattro nottolini di selezione, un interruttore, e una manovella di sintonia. Giro la manovella. E così fuori moda nell'abitacolo di un aereo da caccia come lo sarebbe un telefono anni Venti in un modernissimo centro di ricerche atomiche. Se ci fosse più silenzio e se non portassi il casco, forse potrei sentire cigolare la manovella. La giro immaginando i cigolìi, finché l'ago delle frequenze si ferma sul numero 343, la frequenza del radiofaro di Laon.

Aumento il volume. Ascolto. Giro un po' la manovella verso sinistra, un po' verso destra. Scariche scariche giro dih-dih. Pausa. Scariche. Ascolto sperando di sentire L-C. dih-dah-dih-dih... Dah-dih-dah-dih. Eccolo qua. Il mio guanto destro sposta il selettore da *antenna* a *compass,* mentre il sinistro ha il compito innaturale di tenere la cloche. Il sottile verde indice

luminoso del radiocompass ruota maestosamente dalla parte inferiore del suo quadrante a quella superiore. Un controllo incrociato sul TACAN, il radiofaro di Laon è davanti. Un piccolo aggiustamento alla manovella, un ottavo di pollice, e il radiocompass è stabilmente sintonizzato su Laon.

Abbasso il volume.

Il radiofaro di Laon è in un posto solitario. Se ne sta solo con gli alberi e le colline fredde nel mattino e con gli alberi e le colline calde nel pomeriggio, inviando il suo L-C nell'aria se c'è un pilota nel cielo a sentirli e anche se nel cielo c'è solo un solitario corvo. È fedele ed è sempre là. Se il corvo avesse un radiocompass, potrebbe trovare con sicurezza la strada per arrivare alla torre che trasmette L-C. Ogni tanto una squadra di manutenzione andrà al radiofaro e alla sua forre, controllerà il voltaggio ed effettuerà la sostituzione di qualche valvola. Poi lascerà di nuovo sola la torre e tornerà indietro per la strada accidentata da dove è venuta.

In questo momento l'acciaio della torre è freddo nella notte e il corvo è addormentato nella sua casa di pietra sul fianco di una collina. Comunque le lettere in codice sono sveglie, in movimento e vive, e io sono contento perché la navigazione prosegue bene.

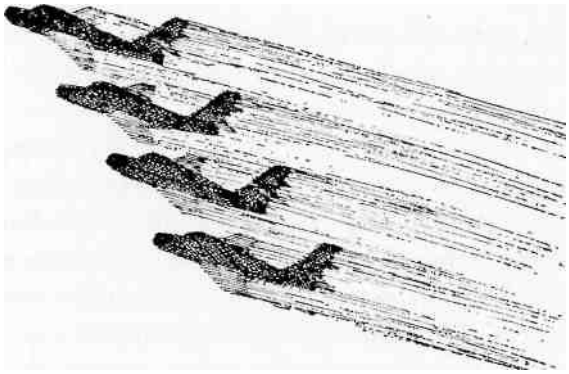
L'indicatore del TACAN divide il suo quadrante con quello del radiocompass; ora lavorano insieme per dirmi che Laon sta passando sotto l'aereo. L'indice del radiocompass è il più attivo dei due. Vibra e trema di una intensa vita elettronica. Si sposta veloce verso destra e verso sinistra; trema nella parte superiore del quadrante, dondolando in archi sempre più grandi. Poi, con un movimento decisivo, ruota completamente, in senso orario, e punta verso il fondo del quadrante. Il radiofaro di Laon è passato sotto. L'indice del TACAN dondola pigramente cinque o sei volte nel quadrante e infine imita il suo nervoso compagno. Ho definitivamente passato Laon.

La parte dei miei pensieri che seguì attentamente le lezioni di navigazione guida il mio guanto nell'inclinare la cloche verso sinistra e la folla di strumenti al centro del pannello freme nella consapevolezza della serietà della mia azione. Il direzionale si muove a sinistra ruotando sui piccoli e ben oliati cuscinetti, l'indicatore di virata si inclina a sinistra di un centimetro. La sagomina dell'orizzonte artificiale si inclina a sinistra contro la linea luminosa del suo orizzonte. L'ago della velocità scende di un nodo, gli aghi dell'altimetro e del variometro scendono solo per un secondo, fino a quando mi accorgo della loro cospirazione ed esercito una

leggera pressione indietro sulla cloche con il guanto destro. La coppia errante risale di nuovo al suo posto.

Ancora una volta, la routine. Pronto per il riporto di posizione, pollice sul pulsante del microfono. Benché la nuvola sia quasi al mio livello di volo, e molto scura, sembra che il meteorologo ancora una volta abbia sbagliato, dato che non ho visto il bagliore di un lampo fin da sopra il Canale della Manica. Qualunque situazione meteo vi sia stanotte sopra la Francia si sta tenendo bene nascosta. Non mi interessa. Tra cinquanta minuti atterrerò, con la mia preziosa borsa di documenti a Chaumont.

Capitolo terzo



«Francia Controllo,

Air Force Jet Due Nove Quattro Zero Cinque, Laon.» In cuffia vi sono delle lievi scariche. Aspetto. Forse la mia chiamata non è stata ricevuta.

«Francia Controllo, Francia Controllo, Jet Due Nove Quattro Zero Cinque, su frequenza tre uno sette punto otto, come mi sentite?»

Nessuna risposta.

Non è certo strano per una radio andare in avaria durante il volo, perché le radio sono strumenti capricciosi. Ma non è mai una sensazione confortante volare di notte sopra le nubi senza la possibilità di parlare alle persone a terra. Il mio guanto si muove verso destra, verso il selettore di frequenza dell'UHF. Non è necessario guardarlo, per questo basta semplicemente spostare di un click, da *manual* a *preset,* un nottolino quadrato. Un indicatore sul pannello strumenti gioca con molti numeri in una finestrella, e finalmente decide di presentare il numero 18, in piccole cifre illuminate in rosso. Con un click sono collegato con un diverso

gruppo di persone, lontano dall'indaffarato Centro di Francia Controllo, con i tranquilli dintorni di Calva Radar. So che l'immagine non è corretta, le stazioni radar sono solo posti più piccoli dei centri di controllo del traffico, e spesso sono molto più frenetiche e indaffarate. Comunque quando chiamo una stazione radar, mi sento un po' più tranquillo, e immagino un piccolo edificio di mattoni rossi posto in un campo di erba verde, con una mucca che pascola non molto lontano.

«Calva Radar, Calva Radar, Air Force Jet Due Nove Quattro Zero Cinque, sul canale uno otto, come mi sentite?» C'è forse una possibilità su tre che l'UHF funzioni su questa frequenza dato che non funziona su quella di Francia Controllo. La mucca fuori dell'edificio di mattoni è addormentata, un masso scolpito nel buio dell'erba. Una finestra dell'edificio è illuminata, e l'ombradi un uomo passa sul vetro quando si avvicina al microfono.

«... ero cinque... di... Calva?»

L'UHF sta definitivamente partendo. Ma anche se si guasta del tutto, sono sempre autorizzato a mantenere il livello di volo 330 fino al circuito di attesa del TACAN di Chaumont. Vi sono momenti come questo in cui desidererei che sull'aereo ci fosse installata una radio in più. Ma TF-84F è stato costruito per combattere, non per parlare e devo arrangiarmi con quello che ho.

«Calva Radar, Quattro Zero Cinque impossibilitato a contattare Francia Controllo, ha fatto Laon agli uno zero, livello di volo assegnato tre tre zero IFR, stima Spangdahlem ai due otto, quindi Wiesbaden.» Un pazzo tentativo. Un tiro nel buio. Ma almeno l'informazione è stata data, ho effettuato il riporto richiesto. Sento il pulsante del microfono di Calva che viene premuto.

«... que... ol... su... punto zero.» Calva sta suggerendo un'altra frequenza, ma prima che riesca a comprendere l'intero messaggio, sarò troppo lontano perché mi possa essere utile. Provare a trasmettere un riporto di posizione con una radio in queste condizioni è come tentare di gridare un messaggio attraverso un profondo baratro ventoso; difficile e frustrante. Do ancora una volta la mia posizione come vuole la procedura, click di nuovo su *manual* e dimentichiamo la faccenda. Pazienza. Sarebbe stato meglio sentire l'ultima situazione meteo lungo la rotta, ma sarebbe stato un problema ancora più grosso anche solo far capire la mia richiesta, per non parlare della ricezione della risposta. Comunque il tempo ha solo un

interesse accademico, dato che dovrebbe esserci un rapporto meteo di un pilota che dia una linea di temporali con forte turbolenza e intense formazioni di ghiaccio fino a 40.000 piedi prima che io consideri la possibilità di tornare indietro.

Guardo indietro sopra la mia spalla sinistra, quando viro per la prua che mi porterà a Spangdahlem.

Mi lascio dietro una scia di condensazione.

In un curva continua dietro di me, che mi segue come la scia di un motoscafo da corsa, c'è un turbinante tunnel di umidità grigia che risplende nel chiarore delle stelle e che traccia il percorso che ho seguito. Sui testi di fisica atmosferica, le scie di condensazione sono spiegate chiaramente e con esattezza dagli uomini che passano il loro tempo con radio-sonde e diagrammi dell'atmosfera superiore.

Le scie sono come le lucciole. Se voglio posso trovare pagine di spiegazioni al loro riguardo in libri e riviste specializzate. Ma quando ne vedo una a portata di mano, è viva, mistica e grigio splendente. Guardandola mentre viro la posso vedere salire e scendere nei punti dove ho apportato piccole correzioni per mantenere l'aereo al livello 330. Sembra il lieve spumeggiante increspersi di un'onda che si rovescia sulla spiaggia, un'onda per persone che non amano avventure eccitanti. Là è dove io sono stato. Nessuna particella d'aria al di fuori di quel tunnel di umidità mulinante può dire di aver avvertito il mio passaggio. Se volessi potrei virare e volare esattamente attraverso la stessa via che ho appena attraversato. E sono solo. Fin dove arriva il mio sguardo, e questa è una grande distanza per me, non c'è nessun'altra scia nel cielo. Sono la sola persona in tutto il mondo a volare sopra le nubi nelle centinaia di chilometri cubi che formano il mondo ad alta quota tra Abbeville e Spangdahlem questa notte. È una sensazione di solitudine.

Ma c'è del lavoro che deve essere fatto. Di nuovo alla manovella del macinacaffè. Cigola cigola fino alla frequenza 428. Alzo il volume. Scariche. Nessun ripensamento, nessun errore. Una S, una P e una A. Una città con le sue migliaia di abitanti, con le preoccupazioni e le gioie che dividono con me. Sono solo a 30.000 piedi sopra la loro testa, e la loro città non è nemmeno un chiarore grigio nella nuvola nera. La loro città è una S, una P e una A nella cuffia soffice. La loro città è la punta dell'ago nella parte superiore del quadrante.

Il selettore delle frequenze del TACAN scatta sotto il mio guanto destro

fino al canale 100, e dopo un momento di indecisione, il moderno, scorrevole rullo indicante le miglia, gira fino a mostrare 110 miglia per il radiofaro di Spangdahlem. Eccetto che per l'avaria alla radio UHF, il mio volo è stato fino ad ora molto tranquillo. C'è un debole lampo fra le colline di nuvole lontano alla mia destra, come se qualcuno avesse difficoltà a produrre un arco con un gigantesco saldatore elettrico. Ma di notte le distanze sono difficili da giudicare, e il lampo di luce può essere sopra ognuno dei quattro paesi là sotto.

Come pilota, ho viaggiato e visto milioni di chilometri quadrati e paesi e nubi sopra i paesi. Come pilota richiamato dalla riserva, in Europa ho fatto rullare le mie ruote su centinaia di chilometri di piste di asfalto e di cemento in sette paesi. Posso dire che del continente ho visto più io di molte persone, ma nonostante questo l'Europa è un posto più estraneo a me di quanto non lo sia a loro. È un paese molto vario, vasto nella luce del sole, chiuso a sud dai Pirenei e a est dalle Alpi. È un paese sul quale qualcuno ha rovesciato un gran sacco pieno di aeroporti, e io li scovo.

La Francia non è quella dei manifesti di viaggio. La Francia è la base aerea di Etain e la base di Chateauroux e Chaumont e Marville. È l'eterogenea Parigi sul suo amato fiume, un mosaico che si espande come lava cristallizzata attorno alle piste degli aeroporti di Orly e Le Bourget. La Francia è il ripetersi di camminate sul cemento per andare alla sala operazioni della base ed essere consapevole, mentre cammino, dei piccoli villaggi al di fuori dei limiti del perimetro del campo e colline ovunque.

L'Europa è un posto piuttosto piccolo. Da 37.000 piedi sopra i Pirenei potrei vedere il freddo Atlantico a Bordeaux e le spiagge della riviera francese sul Mediterraneo. Potrei vedere Barcellona, e nella foschia, Madrid. In trenta minuti posso volare sopra l'Inghilterra, l'Olanda, il Lussemburgo, il Belgio, la Francia e la Germania. Il mio gruppo vola senza scalo fino al Nord Africa in due ore e mezza; pattuglia i confini tra la Germania ovest e la Germania est; può volare a Copenhagen per il weekend.

Ma raramente ho la possibilità di avere una diretta conferma visiva del francobollo che è l'Europa, dato che il territorio è molto più spesso coperto da tremendi banchi di nubi, che non sgombro, mari di bianco e grigio che si stendono senza una spaccatura da orizzonte a orizzonte. Il tempo in Europa, come negli Stati Uniti, mi ricorda ogni tantoché, sebbene io possa attraversare continenti in un solo balzo, non sono sempre così divino come

mi sento. In estate alcune torri di nuvole superano il mio aereo per arrivare fino a 50.000 piedi, e alcune ribollono e ingigantiscono più velocemente di quanto il mio aereo non possa salire. La maggior parte delle volte ho ragione quando dico che il mio aereo può volare al di sopra del brutto tempo, ma le nuvole tengono d'occhio gli arroganti; mi ricordano, abbastanza spesso, la mia reale dimensione.

Le turbinanti masse dei bianchi cumuli lungo il mio cammino qualche giorno ospitano solo la più lieve turbolenza. Un altro giorno potrò penetrare nello stesso tipo di nuvola e uscirne pieno di gratitudine per l'uomo che disegnò il mio aereo. Per quanto strette la cintura di sicurezza e le cinghie possano essere, è sempre possibile per certe nubi sbattere il mio casco con violenza contro il tettuccio e piegare le ali dai longheroni d'acciaio che una volta avrei giurato non fosse possibile smuovere neppure di un centimetro.

Una volta ero costantemente sospettoso delle nuvole dall'aspetto più minaccioso, ma ho imparato che, nonostante lo sbattere del casco contro il tettuccio, la loro turbolenza è di rado abbastanza forte da danneggiare realmente un aereo da caccia. Ogni tanto leggo di un aereo plurimotore che ha avuto il parabrezza o il cono del muso danneggiati dalla grandine, o che ha preso un fulmine o due, dato che questi casi sono prontamente riportati e fotografati in dettaglio per le riviste dei piloti. Vi sono alcuni aerei che hanno decollato con il cattivo tempo, nei temporali, e sono stati trovati dopo giorni o settimane in rottami sparpagliati sopra un solitario pezzo di terra. Le ragioni sono sconosciute. La bufera può essere stata particolarmente violenta; il pilota può aver perso il controllo; può essere stato preso da vertigine e avere picchiato dalla zona della bufera fin contro il suolo. Così, nonostante il mio aereo abbia un parabrezza a sei strati a prova di proiettile, progettato per qualcosa di peggio della grandine e una struttura che può sopportare il doppio della forza necessaria a strappare le ali ai grossi aerei, io rispetto i temporali. Quando posso li evito; quando non posso stringo i denti e tengo salda la cloche. Fino ad ora, sono stato malmenato da pochi piccoli temporali, ma non li ho ancora visti tutti.

Vi sono procedure da seguire, naturalmente. Stringere la cintura e le cinghie, accendere il riscaldamento del pitot e gli sghiacciatori, luci dell'abitacolo alla massima intensità, rallentare la velocità a 275 nodi e cercare di mantenere l'aereo livellato. Nelle correnti d'aria verticali di un temporale, gli altimetri e i variometri e perfino gli anemometri sono

praticamente inutili. Si arrestano, indugiano e fluttuano senza nessuna attendibilità. Benché l'84F tenda a ondeggiare e a rollare un po' in turbolenza, io devo riuscire a pilotare per mezzo di una sagomina d'aereo riportata su un orizzonte giroscopico del diametro di pochi centimetri posto davanti a me sul pannello degli strumenti: l'indicatore di assetto. Volo attraverso la bufera mantenendomi dritto e livellato. Così sono pronto. Lo sono sempre stato.

Nel buio della notte francese, il mio aereo vola agevolmente lungo l'ininterrotto flusso di chilometri tra Laon e Spangdahlem, attraverso aria pulita come argento lucidato. Piego indietro il mio casco bianco contro il poggiatesta rosso del seggiolino eiettabile e guardo su dallo spesso strato scuro di nuvole verso il più profondo, brillante strato di stelle sovrastanti, che per tanto tempo hanno guidato gli uomini attraverso il mondo. Le costanti, eterne stelle. Le rassicuranti stelle. Le inutili stelle. In un aereo come il mio, costruito per dare il meglio di sé attraverso gli occhi e la guida del pilota, le stelle non sono diventate che interessanti macchie di luce da osservare quando tutto sta andando bene. Le stelle importanti sono quelle formate dagli indici luminosi del radiocompass e del TACAN. Le stelle sono belle, ma io navigo con la S, la P e la A.

I piloti tradizionalmente sono stati poco inclini al pensiero di volare "dentro" e solo gli sforzi sovrumani dell'Air Force li hanno portati ad accettare l'idea che oggi perfino gli aerei da caccia devono volare "dentro". Le direttive ufficiali si concretizzano in film, corsi, scuole strumentali e in un numero minimo di ore di volo strumentale e di ore di volo in tendina ogni sei mesi. Ogni nuovo aereo da caccia è sempre più capace di operare in ogni situazione meteorologica, e i piloti intercettatori nei loro grossi aerei dalle ali a delta possono eseguire una completa intercettazione e l'attacco di un aereo nemico senza nemmeno vederlo eccetto che per una sfumata traccia luminosa sul loro radar d'attacco.

Perfino i cacciabombardieri, che per lungo tempo sono stati alla mercé delle nuvole basse, oggi sono in grado di portare un attacco a bassa quota dentro le nubi, usando sofisticati sistemi radar per evitare le solide montagne e identificare il bersaglio. Anche i piloti di aerei da appoggio tattico devono imparare tutto quello che c'è da sapere circa il volo "ognitempo" andando su con il loro aeroplano, devono essere in grado di usarlo come è stato previsto che sia. Ma il tempo è sempre un nemico. Le nuvole mi derubano del l'orizzonte e non posso vedere fuori dell'abitacolo.

Sono obbligato a dipendere completamente dai sette inespressivi occhi di vetro che sono i miei strumenti di volo. Dentro alle nuvole non c'è il su o il giù assoluto. C'è solo una quantità di strumenti che dicono, *questo è su, questo è giù, questo è l'orizzonte.* Quando buona parte del mio volo si svolge nel mondo limpido di un attacco aria-terra, non è facile affidare la mia vita alla parola di un cerchio di vetro di quattro centimetri, nonostante sia il solo modo di rimanere vivo dopo che il mio aereo si è tuffato in una nube. La percezione e i sensi che mantengono il collimatore fisso su un carro armato sono facilmente confusi quando il mondo esterno è una indistinta massa grigia.

Dopo una virata o dopo il semplice movimento di spostamento della testa per guardare l'apparato radio, mentre cambio le frequenze, quei sensi possono confondersi ed essere presi dal panico, possono gridare *stai picchiando a sinistra!* anche se il girorizzonte è una guida calma e fissa sul pannello degli strumenti. Preso nella contraddizione, ho una scelta: seguire una voce o l'altra. Seguire i sensi che mi designano come *esperto* nel mitragliamento, nell'attacco con i razzi e nel bombardamento in picchiata, o seguire quel po' di latta e vetro che qualcuno mi ha detto che è la cosa in cui aver fiducia.

Seguo la latta, e c'è un contrasto. La vertigine è diventata così forte che ho dovuto inclinare il mio casco fin quasi sulla spalla secondo la sua versione di su e giù. Ma continuo a volare con gli strumenti. Mantieni la piccola sagomina di aereo livellata nel suo vetro, *ti stai inclinando troppo a destra,* mantieni gli indici dell'altimetro e del variometro immobili; *guarda, stai incominciando a picchiare...* mantieni la paletta in posizione verticale e la pallina nel centro del suo ricurvo tubo di vetro *stai rollando! Sei capovolto e stai rollando!* Continua il controllo incrociato degli strumenti. Uno, il successivo, il successivo, il successivo.

Il solo fattore che il volo in combattimento ha in comune con il volo strumentale è la disciplina. Non lascio il mio leader per scovare un bersaglio per conto mio; non interrompo il giro dei controlli incrociati dei sette strumenti sul pannello di fronte a me. La disciplina del combattimento è più facile. Là non sono solo, posso guardare fuori e vedere il leader e posso guardare sopra e dietro per vedere il secondo elemento della mia formazione, aspettando di lanciarmi sul nemico e aprire il fuoco.

Quando il nemico è un'irresistibile nebbia grigia, devo fare affidamento

sugli strumenti e far finta che sia un altro volo di allenamento in tendina nel seggiolino posteriore di un T-33 d'addestramento, e immaginare di poter sollevare la tendina quando voglio e vedere un centinaio di chilometri di aria chiara in tutte le direzioni. Non mi interessa sollevare la tendina. Il tempo, nonostante la familiarità derivante dai libri di testo della scuola a terra e nonostante questa familiarità sia rafforzata dall'esperienza, è sempre il mio più grande nemico. È difficile prevederlo esattamente, e peggio, non ha nessun rispetto per gli uomini e le macchine che volano dentro di lui. Nessun rispetto.

«Air Force Jet Due Nove Quattro Zero Cinque, Francia Control lo con un avviso di sicurezza.» Come il trillo di un telefono. La mia radio. Nel suo funzionamento non c'è la minima imperfezione. Come può essere se solo un momento fa... ma ora funziona ed è tutto quello che importa. Pulsante del microfono. Tono professionale.

«Ricevuto, Francia; Quattro Zero Cinque, avanti.»

«Quattro Zero Cinque, il Servizio Aereo avverte che un plurimotore riporta forte turbolenza, grandine e formazioni di ghiaccio nelle vicinanze di Phalsbourg. Anche un T-33 ha riportato moderata turbolenza al livello di volo tre zero zero ghiaccio vetroso leggero.»

Colpetto di microfono. Ecco qua. Si direbbe che c'è un temporale, o due, in quello strato là avanti. Anche questo era nei testi. Tuttavia è raro trovare grossi temporali in Francia. «Ricevuto, Francia, grazie dell'avvertimento. Com'è il tempo attuale a Chaumont?»

«In attesa.»

Resto in attesa, mentre un altro uomo in camicia bianca e con la cravatta allentata rovista tra i suoi bollettini meteo, ricevuti per telescrivente, cercandone tra centinaia uno con il codice LFQU. Con una mano sceglie e sposta il tempo sul continente; mischia pioggia e foschia e nebbia e alte nuvole e venti e ghiaccio e tempeste di sabbia. In questo momento tocca il foglio di carta gialla che gli dice, se vuole leggerlo: la base aerea di Wheelus, Libia, ha cielo sereno con visibilità fino a venti miglia e un vento di dieci nodi da sud-ovest. Se gli interessa, una riga sulla carta gli dice che Nouasseur, Marocco, riporta alti cirri, visibilità quindici miglia, vento da ovest-sud-ovest quindici nodi. Passa sfogliando attraverso il tempo di Amburgo (copertura totale all'altezza di milleduecento piedi, visibilità tre miglia con rovesci, pioggia e vento da nord-ovest dieci nodi), quello della base aerea di Wiesbaden (copertura a novecento piedi, visibilità due

miglia, vento da sud sette nodi), quello della base di Chaumont.

«Jet Due Nove Quattro Zero Cinque, Chaumont riporta copertura all'altezza di millecento piedi, visibilità quattro miglia con pioggia, vento da sud-ovest uno zero con raffiche a uno sette nodi.» Il tempo a Chaumont non è né bello né brutto.

«Grazie, Francia.» Come risposta l'uomo mi fa sentire il click del suo microfono. Lascia di nuovo davanti a sé la pila di carta gialla che con il suo peso copre il tempo di centinaia di aeroporti del continente. E copre i bollettini della base aerea di Phalsbourg (ceiling duecento piedi, visibilità un miglio e mezzo con pioggia forte e rovesci, vento da ovest a venticinque nodi con raffiche a trentacinque. Fulmini da nuvola a nuvola e da nuvola a terra in tutti i quadranti, grandine da mezzo pollice).

Mi allontano sopra la nuvola inclinata come se la realtà fosse tutto un sogno dai bordi indistinti. Il chiarore delle stelle cade e si immerge nella foschia; mi rilasso in un bagno di luce rossa e guardo fuori il freddo idillico mondo che, quando ero bambino, chiamavo paradiso.

Posso dire che mi sto muovendo. Non devo ammetterlo solo con il mio cervello quando l'ago del radiocompass gira da un radiofaro all'altro e il tamburo delle miglia del DME si srotola. Vedo leggere onde di nubi scorrere silenziosamente nel buio a poche centinaia di piedi sotto il mio aereo. Una bella notte per volare.

Cosa è stato? Cosa ho detto? Bella? Quella è una parola per i deboli e i sentimentali e i sognatori. Quella non è una parola per uno che pilota 11.400 chili di una macchina da guerra ben progettata. Quella non è una parola che può essere usata da uomini che vedono disintegrarsi il terreno quando muovono il loro indice, o che sono istruiti per uccidere uomini di altri paesi il cui paradiso è lo stesso del loro. Bello. Amore. Dolce. Delicato. Pace. Tranquillità. Non sono parole o pensieri per un pilota da caccia, allenato a restare senza emozione e freddo nelle emergenze e nei mitragliamenti alle truppe sulla strada. Il sentimentalismo è una grossa maledizione. Ma le idee ci sono sempre, dato che non sono ancora diventato una macchina perfetta.

Nel mondo dell'uomo/aeroplano, vivo in un'atmosfera di affermazioni sottintese. È bello vedere il gregario che trascina nel tramonto una scia scarlatta. Pilotare aerei da caccia è veramente un bel mestiere. Per il mio compagno di stanza fu troppo brutto finire sul suo bersaglio.

Uno impara il linguaggio, quello che è permesso dire e quello che non lo

è. Alcuni anni fa scoprii che non ero differente dagli altri piloti quando mi sorpresi a pensare che un gregario e la sua scia nell'ultima luce del sole non si può definire che bello, o che io amo il mio aereo, o che il mio paese è un paese per il quale darei volentieri la vita. Non sono diverso. Imparo a dire: "Direi che non c'è male a pilotare i monomotori" e ogni altro pilota nell'Air Force sa esattamente che sono fiero di essere un pilota da caccia così come ogni altro è fiero del suo lavoro, ovunque. Tuttavia niente può essere più antipatico del termine "pilota di caccia a reazione", *jet.* Parole per manifesti cinematografici e non per piloti, *jet* significa fascino e gloria e l'artificioso blaterare di un uomo cui piacerebbe conoscere qualcosa sugli aerei da caccia. *jet* è una parola imbarazzante. Così io dico *monomotore,* perché le persone con le quali parlo sanno cosa intendo: che ho la possibilità di essere fuori e solo con le nubi di tanto in tanto, e se voglio, posso volare più veloce del suono e sbattere un carro armato fuori strada e trasformare un deposito locomotive in un mucchio di mattoni e ferro rovente sotto una nuvola di fumo nero. Pilotare jet è una missione per superuomini e supereroi che si confondono con la bellezza degli attori cinematografici. Pilotare monomotori è solo un gran bel lavoro.

La bianca barriera frastagliata delle Alpi non era una barriera per un Fox Otto Quattro, e noi la sorvolavamo ad alta quota spavaldi, come il gabbiano sorvola i predatori del mare. Quasi. Le montagne, perfino sotto la loro spessa coltre di neve, erano aguzze, come grandi frammenti di ghiaccio scheggiato in un deserto di neve. Nessuno spazio per risolvere un'avaria al motore. Le loro acuminate vette sporgevano dal mare di nuvole come le terre emergono dagli oceani così da indurre un pilota a chiamarle "Isole nel Cielo". Isole di dura roccia sopra grigio mare di morbido cotone. Silenzio nella radio. Volavo in formazione, silenzioso, guardando le isole scorrere sotto. Tre parole dal leader.

«Terribili, non è vero?»

Siamo stati a guardare le isole insieme. Sono le più tortuose masse di granito e valanghe in bilico che esistano al mondo. Cruda crosta terrestre spinta in su. Un mondo avventuroso per i valorosi e per i superumani che salgono perché esse sono là. Non c'è assolutamente posto per una cosa incredibilmente umana chiamata un pilota d'aeroplano e dipendente da una grande quantità di parti rotanti d'acciaio che devono continuare a girare in ordine per permettergli di stare nel cielo.

Che egli ama.

«Ricevuto» dico. Che altro c'era da dire? Le montagne erano terribili.

È sempre affascinante. Il suolo si muove là sotto, le stelle si muovono di sopra, il tempo cambia, e raramente, molto raramente, una delle diecimila parti che formano il corpo di un aereo smette di funzionare correttamente. Per un pilota, volare non è mai pericoloso, infatti un uomo deve essere un po' matto o sotto il peso del dovere, per rimanere volontariamente in una situazione che considera veramente pericolosa. Occasionalmente gli aerei si schiantano, occasionalmente i piloti restano uccisi, ma volare non è pericoloso, è affascinante.

Sarebbe bello, un giorno, sapere quali dei miei pensieri sono solo miei e quali sono comuni a tutti coloro che volano su aerei da caccia.

Alcuni piloti esprimono i loro pensieri abitualmente, altri non rivelano assolutamente niente. Alcuni si nascondono dietro maschere convenzionali e imperturbabili che sono chiaramente maschere, altri portano maschere così convincenti che mi domando se queste persone non siano realmente imperturbabili. I soli pensieri che conosco sono i miei. Posso dire come controllerò la mia maschera in ogni situazione. Nelle emergenze sarà forzata a mantenere una calma distaccata che è calcolata per risvegliare ammirazione nel cuore di tutti coloro che sentono nella radio la mia voce tranquilla. Quello, però, non è un espediente strettamente mio. Una volta parlai con un pilota collaudatore che mi spiegò il suo modo di inventare la calma nelle emergenze. Conta fino a dieci ad alta voce nella maschera a ossigeno prima di premere il pulsante del microfono per parlare con qualcuno. Se l'emergenza è tale da non concedere dieci secondi da contare, non parlare a nessuno; preparati a saltar fuori. Ma in emergenze meno gravi, mentre conti fino a dieci, la voce si abitua alla situazione critica ed esce dalla radio così dolcemente come se stessi facendo un semplice rapporto sull'altezza di certi cumuli.

Vi sono altri pensieri di cui non parlo. La distruzione che provoco al suolo. Non è strettamente in accordo con l'etica sorvolare un convoglio nemico e fare a pezzi i suoi camion con sei mitragliatrici, o far cadere sugli uomini benzina gelatinata in fiamme o sparare 24 razzi ad alto esplosivo contro i loro carri armati o sganciare una bomba atomica su una delle loro città. Non parlo di questo. Lo razionalizzo per me stesso, finché non raggiungo un certo modo di ragionare che mi permetta di attuare tutte queste cose senza provare rimorso. Molto tempo fa trovai una soluzione che è logica, vera ed efficace. Il nemico è malvagio. Vuole rendermi

schiavo e vuole invadere il mio Paese, che amo molto. Vuole privarmi della mia libertà e dirmi cosa pensare e cosa fare e quando pensare e quando fare. Se vuole imporre tutto ciò al suo stesso popolo, al quale non importa essere trattato in questo modo, mi sta bene. Ma non lo farà a me o a mia moglie o a mia figlia o al mio Paese. Lo ucciderò prima che lo faccia.

Così quei punti che sciamano correndo via dal convoglio bloccato sotto il tiro delle mie armi non sono uomini con pensieri, sensazioni e sentimenti come i miei; sono esseri malvagi che tentano di privarmi del mio modo di vivere. Il carro non è occupato da cinque uomini spaventati che stanno recitando le loro preghiere quando comincio la mia picchiata e metto il puntino bianco del collimatore sul rettangolo nero che è il loro carro armato; sono esseri malvagi e hanno intenzione di uccidere le persone che amo.

Pollice leggermente appoggiato sul pulsante dei razzi, puntino bianco sul rettangolo nero, pollice giù con fermezza. Un leggero, appena udibile swish-swish da sotto le mie ali e quattro scie di fumo nero convergono giù verso il carro. Richiamata. Un piccolo sussulto quando il mio aereo passa attraverso le onde d'urto delle esplosioni dei razzi.

Sono pronto per qualsiasi missione mi venga affidata. Ma volare non è soltanto un tragico affare di guerra, distruzione e assassinio razionalizzato. Nello sviluppo dell'uomo/macchina, i risultati non sono sempre conformi ai piani, e alloggiamenti e sale piloti sono cosparsi di riviste di volo che sottolineano gli esempi di quando l'uomo/macchina non funzionò come previsto. La settimana scorsa sedevo in una soffice poltrona di finto cuoio in sala piloti e leggevo una di quelle riviste più volte sfogliate dalla prima fino all'ultima pagina. E leggendo ho imparato.

Un paio di piloti stagionati, ho letto, stavano volando dalla Francia alla Spagna su un biposto d'addestramento Lockheed T-33. A mezz'ora dalla loro destinazione, il pilota nell'abitacolo posteriore cercando l'interruttore che regola l'altezza del suo seggiolino inavvertitamente premette il congegno che libera un soffio di anidride carbonica ad alta pressione indispensabile per gonfiare il battellino impaccato nel cuscino del suo seggiolino eiettabile. Il battello si gonfiò fino a riempire l'abitacolo posteriore, schiacciando lo sfortunato pilota.

Questo era già successo altre volte, con i battellini, e negli abitacoli degli aerei che ne sono dotati c'è una piccola lama affilata da usare in emergenze

di questo genere. Il pilota del seggiolino posteriore prese la lama e in un secondo il battellino esplose in una densa nube di anidride carbonica e polvere di talco.

Il pilota seduto davanti, impegnato nel compito di pilotare l'aereo, inconsapevole della crisi che si stava verificando dietro di lui, sentì il boom del battello che esplodeva e istantaneamente il suo abitacolo fu pieno di polvere di talco, che egli credette fosse fumo.

Quando senti un'esplosione e l'abitacolo si riempie di fumo, non esitare, chiudi immediatamente il flusso del carburante al motore. Così il pilota sbatté la manetta su *offe* il motore si arrestò.

Nella confusione, il secondo pilota aveva staccato il cavo del suo microfono, e quindi credette che la radio fosse partita. Quando vide che il motore si era fermato, tirò su il bracciolo del suo seggiolino, premette il grilletto d'acciaio e fu sparato fuori dall'aereo per essere paracadutato senza danno in una palude. L'altro pilota rimase con l'aereo e riuscì a effettuare con successo un atterraggio di fortuna in un campo.

Fu un incredibile susseguirsi di errori, e la mia risata provocò una domanda dall'altra parte della stanza. Ma dopo aver raccontato quello che avevo letto, lo misi da parte come una cosa da ricordare nei voli futuri nell'uno o nell'altro dei due seggiolini di un T-33.

Quando con i cadetti del mio corso stavamo effettuando l'addestramento in volo, facendo le nostre prime cavalcate con il T-33, la nostra testa era piena di procedure normali e di emergenza al punto che non era facile non confonderle. Era inevitabile che a qualcuno dovesse succedere, e successe a Sam Wood. La sua prima mattina nel nuovo aereo, con l'istruttore sul seggiolino posteriore, Sam chiese: «Tettuccio libero?», avvisando l'altro che un tettuccio di 100 chili stava per essere abbassato idraulicamente a qualche centimetro dalle sue spalle.

«Tettuccio libero» confermò l'istruttore. Sam tirò la leva d'eiezione del tettuccio. Vi fu una improvvisa, acuta esplosione, una nube di fumo blu, e 100 chili di plexiglass ricurvo e ben levigato furono sparati a 15 metri in aria e si schiantarono sul cemento dell'area di parcheggio. Quel giorno il volo di Sam fu cancellato.

Problemi di questo tipo affliggono l'Air Force. La parte umana dell'uomo/aeroplano ha tante mancanze quante ne ha la parte metallica, ma sono più difficili da correggere. Un pilota vola 1.500 ore su molti tipi di aerei, e viene definito esperto. Atterrando alla sua 1.501ª ora di volo,

dimentica di abbassare il carrello e striscia in una doccia di scintille lungo la pista. Per prevenire atterraggi con il carrello su ci sono state molte invenzioni e molte migliaia di parole e avvertimenti scritti.

Quando la manetta è tirata indietro sotto la minima potenza necessaria a sostenere l'aereo in volo, un allarme suona nell'abitacolo e una luce rossa si accende nella leva che serve per abbassare il carrello. Questo significa "Abbassa le ruote!", ma l'abitudine è una cosa forte. Uno si abitua a sentire l'allarme suonare per un momento prima che le ruote siano abbassate in ogni volo, e gradualmente diventa come la cascata d'acqua che non è più udita dalle persone che vivono nel suo rombo. C'è una chiamata da fare alla torre quando il pilota vira ed entra in base nel circuito d'atterraggio: «Chaumont Torre, Zero Cinque virando in base, carrello giù, pressione su, freni controllati». Ma anche la chiamata diventa abitudine. Qualche volta succede che un pilota sia distratto nel momento in cui normalmente deve abbassare la leva del carrello. Quando la sua attenzione è di nuovo diretta completamente al compito di far atterrare il suo aereo, le sue ruote dovrebbero essere giù ed egli presume che lo siano. Getta uno sguardo alle tre luci che segnalano la posizione del carrello, e benché nessuna di esse risplenda della familiare luce verde, benché la luce nella leva sia rossa e brillante e l'allarme stia suonando, egli chiama: «Chaumont Torre, Zero Cinque virando in base, carrello giù, pressione su, freni controllati».

Gli inventori si assunsero il compito di provare a prevenire gli errori umani. Certi anemometri hanno delle bandierine che, durante l'avvicinamento, coprono il quadrante se il carrello è *su,* in teoria se il pilota è impossibilitato a leggere la velocità sarà costretto a fare qualcosa, in questo caso, abbassando il carrello. Nei più sofisticati intercettori di oggi, che portano missili atomici e possono distruggere un bombardiere nemico nelle peggiori condizioni di tempo, fino ad altezze di 70.000 piedi, per il carrello c'è una sirena d'allarme il cui suono è la riproduzione ad alta velocità di un duetto di ottavini. Gli inventori stabilirono che se questo suono altrove non avesse ricordato al pilota di abbassare il carrello, sarebbe stato inutile preoccuparsi di luci odi coprire l'anemometro o di qualsiasi altro trucco; tale sistema doveva essere migliore di qualunque altro. Quando vedo uno dei grossi intercettori grigi dalle ali a delta, nel circuito di traffico, non posso fare a meno di sorridere pensando all'acuto suono di trombetta che so che il pilota sta ascoltando dall'allarme del suo carrello.

Improvvisamente, nel mio buio abitacolo, il sottile ago luminoso del radiocompass si stacca dalla sua presa sul radiofaro di Spangdahlem e mi strappa dai miei pensieri per riportarmi al compito di volare. L'ago non dovrebbe muoversi. Quando comincia a oscillare sopra Spangdahlem, in principio effettua dei piccolissimi spostamenti a destra e a sinistra per avvisarmi. Gli spostamenti diventano sempre più ampi e alla fine l'ago gira con la punta verso la parte inferiore del quadrante, come fece passando su Laon.

Ma il misuratore di distanza dice che sono a 40 miglia dal mio primo punto di riporto in Germania. Il radiocompass mi ha solo avvertito che è un radiocompass come tutti gli altri. È stato studiato per indicare la via verso il centro di una attività radio a bassa frequenza, e non c'è un centro radio a bassa frequenza che sia più potente di un temporale in pieno sviluppo. Per anni ho sentito parlare di questa regola pratica e l'ho applicata: nuvole stratiformi significano aria stabile e volo calmo. Sia dentro che vicino a esse, aggiunge la regola (eccetto quando negli strati sono nascosti temporali).

Ora, come un pugile che si aggiusta i guantoni prima di un combattimento, alla mia sinistra raggiungo e attivo l'interruttore del riscaldamento al tubo di pitot. Sulla console destra c'è un interruttore con la scritta *sghiacciatore parabrezza* e il mio guanto destro lo fa scattare in posizione *on,* illuminata in rosso da una lampadina nascosta. Controllo che la cintura di sicurezza sia più stretta possibile, e stringo di un paio di centimetri anche le bretelle. Non ho nessuna intenzione di andare deliberatamente dentro un temporale, stanotte, ma la grossa borsa con il lucchetto nel comparto delle armi mi ricorda che la missione è importante, e vale un rischio calcolato contro il maltempo.

L'ago del radiocompass oscilla ancora, bruscamente. Cerco con lo sguardo il chiarore del lampo, ma la nuvola è immobile e scura. Noto l'ago indicante la mia prua fisso sulla mia rotta di 084 gradi, e, per abitudine, lo ricontrollo comparandolo alla bussola magnetica. La posizione dell'ago mantenuto fisso dal giroscopio oscilla entro un grado di differenza dall'incorruttibile bussola magnetica. In pochi minuti la nuvola si gonfierà fino a inghiottire il mio aereo, e sarò in volo strumentale, e solo.

È una strana sensazione volare soli. È tale l'abitudine a volare in formazioni di due o quattro velivoli che mi ci vuole un po' di tempo per abituarmi alla solitudine di un volo solitario, ma i minuti tra Wethersfield e

la base di Chaumont non sono sufficienti. Non è naturale per me guardare in qualsiasi direzione io desideri, per tutta la durata di un volo. La sola posizione confortevole, la sola posizione naturale, è quando guardo 45 gradi a sinistra o 45 gradi a destra, e vedere la liscia massa aerodinamica dell'aereo del leader, vedere il pilota con il suo casco bianco e la visiera parasole scura che guarda a sinistra e a destra e sopra e dietro, assicurando alla formazione la separazione dagli altri aerei nel cielo e occasionalmente guarda dietro per un lungo momento verso il mio aereo. Guardo il mio leader più da vicino di quanto ogni primo violino non guardi il suo direttore. Salgo quando lui sale, viro quando lui vira, e sto attento ai segnali della sua mano.

Volare in formazione è un modo tranquillo di viaggiare. Riempire l'aria di chiacchiere via radio non è un modo professionale di effettuare una missione, e in formazione stretta, c'è un segnale della mano per ogni ordine o richiesta da parte del leader e per la risposta del suo gregario.

Sarebbe più facile, naturalmente, per il leader premere il pulsante del suo microfono e dire: "VoloGator: aerofreni... ora", che sollevare il suo guanto destro dalla cloche, pilotare per un secondo con il sinistro mentre effettua con il pollice e le altre dita il segnale per gli aerofreni, rimettere il guanto destro sulla cloche mentre Gator Tre passa il segnale al Quattro, mettere il guanto sinistro sulla manetta con il pollice sull'interruttore a dente di sega degli aerofreni posto sopra il pulsante del microfono, quindi fare un rapido cenno in avanti con il capo mentre sposta l'interruttore sotto il pollice verso *estesi.* È più complicato, ma più professionale, ed essere professionale è la meta di ogni uomo che porta l'aquiletta sopra il taschino sinistro.

È professionale mantenere il silenzio radio, sapere tutto quel- " lo che c'è da sapere circa un aeroplano, mantenere una posizione salda come una roccia in qualsiasi formazione, restar calmo nelle emergenze. Qualunque cosa sia preferibile riguardo il pilotare aerei è "professionale". Scherzo con gli altri piloti sugli estremi ai quali il termine è portato, ma, in effetti, non può essere eccessivo, e lo onoro nel mio cuore.

Lavoro così duro per guadagnare il titolo di pilota professionale, che, dopo ogni volo in formazione stretta, atterro bagnato di sudore; perfino i miei guanti sono bagnati dopo un volo, e asciugano restando tutti corrugati prima della missione del giorno seguente. Non ho ancora incontrato il pilota che sappia volare bene in formazione senza scendere dal suo abitacolo come se uscisse da una piscina. Tuttavia tutto ciò è richiesto per

effettuare un volo liscio e facile è volare in formazione larga. Ciò, comunque, non è professionale, e fino ad ora sono convinto che l'uomo che atterra con la tuta asciutta dopo un volo in formazione non è un buon gregario. Non ho ancora incontrato quel pilota e probabilmente non lo incontrerò mai, dato che se c'è un punto nel quale tutti i piloti di monomotori dimostrano apertamente la loro professionalità, è nel volo in formazione.

Alla fine di ogni missione, c'è un avvicinamento iniziale di tre miglia al circuito di atterraggio, in formazione stretta. Nei 35 secondi che sono necessari a coprire quelle tre miglia, dal momento in cui il leader preme il pulsante del suo microfono e dice «Cator Leader vira in avvicinamento pista uno nove, tre fuori con quattro» ogni pilota della linea di volo e tutti quelli della base osserveranno la formazione. Per un momento la pattuglia sarà visibile attraverso il riquadro della finestra dell'ufficio del comandante, sarà ben visibile dal piazzale del parcheggio, visitatori la osserveranno, piloti anziani la osserveranno. È completamente in mostra per tre miglia. Per 35 secondi è lo spettacolo dell'intera base.

Dico a me stesso che non mi importa se ogni generale delle Forze Aeree degli Stati Uniti in Europa sta osservando il mio aereo o se soltanto una quaglia mi sta osservando attraverso l'erba alta. La sola cosa che importa è la formazione. Questo è il mio pane. Ogni correzione che eseguo sarà tracciata dal fumo grigio del mio scarico e sarà staccata di un pizzico dal perfetto allineamento di quattro frecce grige con le stabili punte d'argento luccicanti. Il più piccolo cambiamento significa una correzione immediata per mantenere allineata la freccia.

Sono un paio di centimetri troppo lontano dal leader; penso di muovere la cloche a sinistra e recupero il paio di centimetri. Sobbalzo nell'aria inquieta del pomeriggio; mi spingo verso il leader, cosicché sobbalzo nella sua stessa aria. Quei 35 secondi richiedono un'attenzione maggiore di tutto il resto del volo. Durante il briefing prevolo, il leader può dire: "... e nell'avvicinamento iniziale, manteniamo una buona formazione; non stringetevi al punto da sentire la turbolenza di scia...", ma ogni pilota della pattuglia sorride tra sé a quelle parole e sa che, quando quel mezzo minuto arriva, farà altrettanta fatica quanta gli altri gregari della pattuglia nella più stretta e completa formazione nella quale sappiano volare.

In quei secondi la tensione continua a crescere fino a quando decido che non posso mantenere il mio aereo così vicino per un secondo di più. Ma il

secondo passa e poi un altro, con il vetro verde delle luci di navigazione del mio leader a pochi centimetri dal mio tettuccio.

Finalmente se ne va in un bagliore di lucido alluminio per iniziare il circuito di atterraggio, e comincio il conto fino a tre. Lo seguo nel circuito e aspetto. Le mie ruote lanciano indietro lunghi pennacchi di fumo blu toccando la dura pista e aspetto. Rulliamo di ritorno alla linea di volo rimanendo in formazione, spegnamo i motori, scriviamo il quaderno tecnico e aspettiamo. Ritorniamo alla baracca camminando insieme, le fibbie dei paracadute tintinnano come campanelli d'acciaio, aspettando. Occasionalmente succede. «Bella formazione nell'avvicinamento iniziale oggi, Gator» qualcuno dirà al leader.

«Grazie» dirà lui,

Per un momento mi chiedo se ne vale la pena. Vale la pena lavorare e sudare e qualche volta rischiare per volare informazione strettissima solo per presentarsi bene all'avvicinamento? Confronto il rischio con il guadagno, e ho una risposta prima ancora che la domanda sia finita. Ne vale la pena. Ci sono formazioni di quattro velivoli che effettuano avvicinamenti a questa pista durante tutto il giorno, sette giorni alla settimana. Effettuare un avvicinamento bene al punto da farlo rimanere negli occhi di un uomo abituato a vederne centinaia significa mantenere una formazione fuori del comune. Una formazione professionale. Ne vale la pena.

Se la formazione diurna è impegno, quella notturna è dura fatica. Ma non esiste missione più bella. L'aereo del leader sfuma via per confondersi con il cielo nero e volo nella posizione numero tre seguendo la sua luce verde fissa di navigazione; il debole chiarore rosso che riempie il suo abitacolo si riflette attenuato sul suo tettuccio. Senza luna o senza il chiarore delle stelle non posso vedere assolutamente niente oltre le sue luci, e tengo fisso il pensiero sul fatto che vi sono 11 tonnellate di aereo da caccia a pochi centimetri dal mio abitacolo. Ma di solito c'è la luce delle stelle.

Continuo il mio volo incollato all'ala del leader e dietro di me il mio motore continua la sua insistente imitazione di un V-8. Guardo la luce verde fissa, il chiarore rosso e l'indistinta sagoma del suo aereo sotto le stelle. Di notte l'aria è tranquilla. È possibile, in quota e quando il leader non vira, rilassarsi un po' e confrontare le lontane luci di una città con le luci più vicine che sono le stelle attorno a me. Sono terribilmente simili.

Distanza e notte filtrano le più piccole luci della città, e altezza e aria pulita fanno sì che anche la più piccola delle stelle viva di una sottile immobile vita. Senza uno strato di nuvole di sotto, è molto difficile dire dove il cielo finisce e dove comincia la terra, e più di un pilota è morto perché la notte era perfettamente pulita. Non c'è nessun altro orizzonte se non quello da quattro centimetri, sempre fedele dietro al suo disco di vetro, sul pannello insieme ai suoi 23 compagni.

Di notte, da 35.000 piedi, non c'è nessun difetto nel mondo. Non vi sono fiumi fangosi, non vi sono foreste annerite, niente eccetto perfezione grigio-argentea tenuta in una lieve doccia calda di luce di stelle. So che la stella bianca dipinta sulla fusoliera del leader è sbiadita e rigata dall'olio asciugato con stracci sporchi, ma se guardo meglio posso vedere una impeccabile stella a cinque punte nella luce delle stelle senza punte attraverso le quali ci muoviamo.

Il *Thunderstreak* sembra proprio che sia come doveva essere nella mente dell'uomo che lo progettò prima che questi si accingesse al compito concreto di mettere linee e numeri sulla carta. Una forma d'arte minore, non sminuita da lettere nere stampigliate che di giorno si leggono *portello accesso incendio* e *pericolo -seggiolino eiettabile.* Sembra uno dei lisci piccoli modelli in plastica grigia della ditta, senza difetti o giunture.

Il leader abbassa improvvisamente la sua ala destra, facendo guizzare la luce verde di navigazione in un segnale per il Due, per ordinargli di passare dall'altro lato e assumere la posizione nella quale ora sto volando vicino alla sua ala destra. Con il Quattro ondeggiante lentamente su e giù nell'oscurità oltre la mia ala destra, sposto indietro la manetta di un paio di centimetri e scivolo dolcemente in fuori per lasciare lo spazio di un 84 per il Due. Le sue luci di navigazione cambiano da *brillanti lampeggianti* a *basse fisse* prima che incominci a spostarsi, poiché è più facile per me volare seguendo una luce fissa piuttosto che una lampeggiante. Sebbene questa procedura derivi da incidenti mortali occorsi a piloti che volavano di notte in formazione con le luci lampeggianti, e sia un'azione richiesta prima che il Due scivoli in posizione, apprezzo la riflessione dietro l'azione e la saggezza dietro la regola.

Il Due si sposta lentamente indietro e comincia a portarsi dietro l'aereo del leader. A metà strada dalla sua nuova posizione, il suo aereo si ferma. Occasionalmente, effettuando tale manovra, si può incappare nella scia del leader; è allora necessario un leggero colpo sulla cloche e sul timone per

ritornare di nuovo nell'aria tranquilla, ma il Due deliberatamente indugia. Sta guardando davanti a sé, dentro lo scarico del motore del leader.

Avvampa.

Da uno scuro rosso mela all'estremità, a un rosa lucente e luminoso più brillante delle luci dell'abitacolo alla loro massima intensità, lo scarico è vivo e vibrante di luce e calore. Nel profondo del motore c'è la ruota rosso ciliegia della turbina, e il Due la sta guardando girare.

Gira come i raggi di una ruota di carro che gira velocemente e, per effetto stroboscopico, sembra girare all'indietro. Il Due sta dicendo a se stesso, di nuovo: "Dunque è così che funziona". Non sta pensando a pilotare il suo aereo o all'attraversamento o ai dieci chilometri di aria fredda e scura tra il suo aereo e le colline. Sta guardando una meravigliosa macchina che funziona, e indugia nella scia del leader. Posso vedere il bagliore della vampa riflesso nel suo parabrezza, e sul suo casco bianco.

La voce del leader mi arriva ovattata nella quiete della notte. «Due, completiamo l'attraversamento!»

Il casco del Due si gira subito e vedo distintamente il suo viso per un momento nel rosso chiarore dello scarico. Poi il suo aereo scivola svelto nello spazio che avevo tenuto per lui. Il bagliore sparisce dal suo cristallo.

In tutte le missioni notturne in formazione, è solo quando volo come numero Due che ho la possibilità di vedere un motore immerso nella sua mistica luce. La sola altra volta in cui posso vedere il fuoco in motori a turbina è nel momento della messa in moto, quando mi capita di essere in un aereo parcheggiato dietro a un altro mentre il pilota preme il suo interruttore di messa in moto. In quel momento è una debole fiamma gialla roteante che sgorga tra le palette della turbina per dieci o quindici secondi prima che sia partito e che lo scarico sia di nuovo scuro.

Gli ultimi tipi di aerei, con postbruciatore, ostentano le loro fiamme ad ogni decollo, tracciando nel loro erompere una fila di onde d'urto con i bagliori del diamante che può essere vista perfino con il sole di mezzogiorno. Ma la rotante segreta fornace del motore del *Thunderstreak* di notte è uno spettacolo che non molti hanno la possibilità di vedere, quasi una visione divina. La custodisco nella mia memoria e penso a lei in altre notti, a terra, quando non c'è niente di così bello nel cielo.

Viene sempre il momento di tornare giù sulla pista che lasciammo ad aspettarci nel buio, e nel lavoro della discesa notturna in formazione c'è poco tempo per pensare all'eleganza e all'umile bellezza del mio aereo.

Volo seguendo la luce fissa e cerco di facilitare il compito al Quattro che vola sulla mia ala concentrandomi per mantenere l'aereo nella posizione in cui deve rimanere. Ma anche ora, nel più duro e intenso lavoro di pilotare 11 tonnellate di aereo da caccia a poche decine di centimetri da un altro esattamente uguale, una parte dei miei pensieri continua a inseguire le cose più disparate e a fornire alla mia avida attenzione i soggetti più diversi.

Mi avvicino leggermente al Due e riduco un po' la potenza perché sta virando verso di me; tengo la cloche un po' più indietro per mantenere il mio aereo alla sua velocità più bassa e dovrei lasciare che mia figlia tenesse un paio di gattini siamesi. La luce verde di navigazione mi brucia fissa negli occhi: spingo con il pollice sinistro l'interruttore degli aerofreni per accertarmi che sia tutto in avanti e aggiungo un altro po' di potenza, giusto un mezzo percento; tiro indietro subito la manetta, ma si arrampicheranno davvero sulle tende come qualcuno mi ha detto? Non ci saranno gatti in casa se si arrampicano sulle tende. Cloche un po' in avanti, un po' di inclinazione a destra per spostarlo di qualche centimetro, però sono gatti molto belli. Hanno gli occhi azzurri. Il carburante in una rapida occhiata è 1.300 libbre, nessun problema; mi chiedo come mai il Quattro stia così fuori dalla mia ala, non dovrebbe essere molto difficile per lui stanotte, comunque qualche volta è meglio volare come numero Quattro di notte, hai più punti di riferimento con i quali allinearti. Chissà se Gene Ivan prenderà il treno per Zurigo questo weekend. Sono cinque mesi che sono in Europa e non ho ancora visto Zurigo. Attento, attento, non scivolare troppo vicino, vacci piano, spostati in fuori di qualche centimetro. Dov'è la pista? Dovremmo arrivare sulle luci della pista abbastanza in fretta ora. Segui l'ala del Due che sta livellando. Nessun problema. Solo resta sullo stesso piano delle sue ali. Aggiungi un po' di potenza... ora tienilo là. Resta come sei. Se lui si muove di qualche centimetro, correggi subito. Ora siamo in avvicinamento iniziale. Forza. Probabilmente non c'è un'anima a guardarci, di notte. Non importa. Siamo soltanto un grappolo di luci di navigazione nel cielo; spostalo più vicino all'ala del Due. Dolcemente ora, dolcemente ora per il Quattro. Scusa per il sobbalzo, Quattro.

«Il leader rompe la formazione.» Ecco che la sua luce si butta nel circuito. Mi sembra di aver volato per tutta la notte, seguendo quella piccola lampadina. Spostalo un po' più verso il Due. Tienilo così ancora tre secondi.

«Il Due rompe.» Andiamo. Fine della tensione. Devo solo contare fino a tre. Quasi finito, Quattro. Pochi minuti e potremo asciugarci il sudore. Pulsante del microfono giù.

«Il Tre rompe.» Non mi importa che occhi hanno, non staranno in casa mia se si arrampicano sulle tende. Giù il carrello. Giù i flap. Il leader è sulla soglia pista. Qualche volta puoi indurre te stesso a pensare che questo è un buon aeroplano. Giù il pulsante. «Il Tre sta virando in base, tre luci verdi, pressione e freni.» Controllo i freni tanto per essere sicuro. I freni sono in ordine. Questo aereo ha dei buoni freni. Guardo fuori per scorgere lascia in questa aria immobile. Meglio aggiungere altri tre nodi nel caso sia turbolenta. Ecco là la recinzione. Tieni su il muso e lascialo atterrare. Mi chiedo se tutte le piste hanno reti all'estremità. Non riesco a pensare a una che non ne abbia. Scia poco turbolenta. Siamo giù, piccolo aereo. Stanotte hai fatto un buon lavoro. Fuori il paracadute freno. Schiaccio una volta i freni, dolcemente. La corsa d'atterraggio è finita, un po' di freno per girare e uscire di pista. Sgancio il paracadute. Raggiungo il leader e il Due. Grazie per avermi aspettato, leader. Proprio un bel volo. Proprio bello. Se dovessi stare nell'Air Force, non scambierei questo lavoro con nessun altro fossero in grado di offrirmi. Tettuccio aperto. L'aria è calda. È bello essere a terra. Sto grondando sudore.

Sopra Lussemburgo ora, il tamburo del misuratore di distanza si srotola lentamente, come se fosse comandato dalla lancetta dei secondi del l'orologio sul cruscotto. Ventotto miglia per Spangdahlem. Il mio aereo sfiora la cima della nuvola e mi preparo a passare in volo strumentale. Ci sono ancora pochi minuti, forse, prima di essere sommerso dalle nuvole, ma è bene applicarsi alla routine del controllo incrociato degli strumenti prima che sia realmente necessario. Velocità indicata 265 nodi, quota 33.070 piedi, la paletta è centrata, il variometro ìndica un centinaio-di-piedi-al-minuto a salire, la sagomina dell'orizzonte artificiale è un po' sopra la linea dell'orizzonte, l'indicatore di prua indica 086 gradi. Le stelle sono ancora brillanti e indifferenti là sopra. Se sei una stella non ti devi mai preoccupare dei temporali.

L'ago del radiocompass si inclina ancora a destra, in agonia. Il guizzo di un lontano lampo riluce a sud-est, e il sottile ago rabbrividisce, un dito terrorizzato che indica la luce. Ricordo la prima volta che sentii parlare di quella caratteristica del radiocompass. Rimasi stupito. La peggior cosa che ti può fare una radio di navigazione! Se seguissi l'ago, come dovrei fare,

finirei col trovarmi nel centro del più grosso temporale nel raggio di un centinaio di miglia. Chi progetterebbe strumenti di radionavigazione che lavorano in quel modo? Chi li comprerebbe?

Ogni ditta che costruisce radio a bassa frequenza, ho imparato, è la risposta alla prima domanda. L'aviazione degli Stati Uniti è la risposta alla seconda. Almeno sono stati tanto onesti da avvertirmi di questa piccola eccentricità prima di sguinzagliarmi per il mio primo volo strumentale attraverso il Paese. Quando ne ho più bisogno, nel brutto tempo, l'ultima cosa su cui contare è il radiocompass. È meglio volare con bussola e orologio piuttosto che seguire quel sottile ago. Sono contento che il nuovo arrivato, il TACAN, non sia influenzato dal fulmine.

Forse è un bene che stanotte non abbia un gregario. Se lo avessi, ai margini di un temporale, non gli sarebbe facile mantenere la sua posizione. Questa è una cosa che non ho mai provato: volare in formazione nel temporale. La cosa più simile a ciò fu nella parata aerea alla quale il gruppo partecipò poco prima del richiamo, nella giornata delle Forze Armate. Quel giorno fu il più turbolento di tutto l'anno. Ogni aereo del gruppo dovette volare in una singola, gigantesca formazione di sei diamanti ognuno dei quali era formato da quattro F-84F dell'Air Guard. Fui sorpreso che ci fosse così tanta gente disposta a guidare sotto il solleone, paraurti contro paraurti per vedere volare, al di sopra della mostra statica, alcuni vecchi caccia.

I nostri aerei sono disposti in una lunga linea di fronte alle tribune erette per quel giorno lungo il margine del piazzale di parcheggio in cemento. Sto scomodamente nella "posizione di riposo" in pieno sole, davanti al mio aereo, e sto guardando la gente in attesa del razzo rosso che è il segnale di partenza. Se tutte quelle persone sono disposte a sopportare il disagio di guidare per molte miglia con il caldo e nel traffico per essere qui, perché non si arruolano nell'aviazione degli Stati Uniti e pilotano loro stessi gli aerei? Di ogni mille di loro, 970 non avrebbero nessuna difficoltà a pilotare questo aereo. Ma nonostante ciò preferiscono guardare.

Un piccolo "pop" e il razzo rosso brillante parte dalla pistola Very di un ufficiale vicino al generale in visita, di fronte a noi. Il razzo si libra in un lungo arco fumoso, e parto veloce, più per sottrarmi agli sguardi della gente che per legarmi nel mio aeroplano all'unisono con 23 altri piloti, in 23 altri aeroplani. Non appena appoggio gli stivali sulla pedaliera, getto uno sguardo alla lunga linea dritta di aerei e piloti alla mia sinistra. Alla

mia destra non c'è nessuno, così volerò con il numero 24, come fanalino dell'ultima formazione a diamante.

Faccio scattare le fibbie del paracadute e cerco, dietro a me, le bretelle, evitando con cura la massa di sguardi della gente. Se sono così interessati, perché non hanno imparato a volare tanto tempo fa? La lancetta dei secondi dell'orologio sul cruscotto sta salendo verso il 12, muovendosi insieme alla lancetta dei secondi di altri 23 orologi. È una specie di danza; una esecuzione all'unisono di tutti i piloti che nei loro weekend liberi effettuano voli da solisti. Batteria *on.* Cintura allacciata, tubo dell'ossigeno collegato. La lancetta dei secondi tocca il punto alla sommità del suo quadrante. Interruttore di messa in moto su *start.* Il rumore della mia messa in moto è una piccola parte della grossa esplosione di due dozzine di messe in moto. E un rumore alquanto forte, il motore parte. La prima fila di spettatori indietreggia. Ma questo è ciò che sono venuti a sentire: il suono di questi motori.

Dietro a noi si alza una solida barriera di puro calore che fa dondolare gli alberi all'orizzonte e si incurva in su per perdersi nel cielo azzurro. L'indicatore del contagiri segna 40%; sollevo il casco bianco dal suo comodo appoggio sull'arco del tettuccio, a pochi centimetri dalla mia testa. Cinghia sottogola allacciata (quante volte ho sentito di piloti che hanno perso il casco saltando fuori con il sottogola slacciato?), selettore inverter su *normale.*

Se oggi l'aria fosse assolutamente immobile, sarei comunque sballottato dalle scie dei 23 altri aerei in volo davanti a me. Ma il giorno è già uno di quelli caldi, e anche il primo aereo della formazione, il comandante del gruppo, subito dopo il decollo sarà duramente scosso nella bollente aria di un mezzogiorno di luglio. Una volta in volo sarà cura del mio numero uno evitare le scie degli altri aerei mantenendosi al di sotto del loro livello, ma non c'è scampo dalla scia che turbinerà attraverso la pista quando decollerò in ala con Baker Blue Tre, dopo che tutti gli altri aerei hanno rullato su quei tre chilometri di cemento bianco in questo giorno afoso. Dopo il decollo del comandante dello squadrone, e a causa della scia del suo aereo e di quello del suo gregario, ogni successiva corsa di decollo sarà un po' più lunga nella calda aria agitata che è stata resa turbolenta passando attraverso file di camere di combustione e palette di turbine d'acciaio. La mia corsa di decollo sarà la più lunga di tutte, e dovrò lavorare duro per stare in ala con il Tre nella turbolenza di quel mare di vortici d'aria. Ma

oggi quello è il mio lavoro, e lo farò.

Alla mia sinistra, lontano nella lunga linea di aerei, il comandante dello squadrone spinge in avanti la manetta e comincia a rullare.

«Formazione Falcon, controllo radio» chiama 24 radio, 48 soffici cuffie. «Qui Able Rosso Leader.»

«Able Rosso Due» chiama il suo gregario.

«Tre.»

«Quattro.»

Una lunga successione di voci filtrate e pulsanti dei microfoni premuti. Le manette vengono spinte in avanti abitacolo dopo abitacolo, caccia dopo caccia gira a sinistra e segue il lucido aereo del comandante di gruppo. È il turno del mio leader. «Baker Blue Leader» chiama rullando in avanti. Il suo nome è Cai Whipple.

«Due.» Gene Ivan.

«Tre.» Alien Dexter.

Da ultimo premo il pulsante del mio microfono. «Quattro.» Ed è la quiete. Non c'è nessun altro dopo il fanalino della sesta formazione.

La lunga fila di aerei avanza veloce lungo la pista di rullaggio fino alla pista trenta. La grande formazione si muove svelta per riempire lo spazio dietro di lui, perché non è concesso perdere inutile tempo in rullaggio. Ventiquattro aerei in pista nello stesso momento è uno spettacolo raro. Quando rullo in posizione, vicino all'ala di Baker Blue Tre, premo il pulsante del mio microfono, e ho un piccolo abboccamento privato con il comandante dello squadrone. «Baker Blue Quattro è in posizione.»

Quando mi sente, l'uomo nel lucente aereo, con le foglie di quercia sulle spalle della sua tuta di volo, spinge in avanti la manetta e chiama: «Formazione Falcon, motore».

In realtà non è necessario che tutti i 24 aerei spingano i loro motori fino al 100% dei giri allo stesso momento, ma questo fa un impressionante rumore, e questo è ciò che le persone nelle tribune desiderano sentire oggi. Due dozzine di manette vanno avanti fino in fondo.

Perfino con il tettuccio chiuso e casco e cuffia in testa, il rombo è forte. Il cielo si oscura un po' e attraverso il tuono massiccio che scuote le tribune di legno la gente guarda una grande nuvola di gas di scarico salire dalla fine della pista, al di sopra delle punte scintillanti che sono gli alti stabilizzatori a freccia della Formazione Falcon. Sobbalzo e oscillo sulle mie ruote nello scarico degli altri aerei, e noto che, come prevedevo, il mio

motore non sta girando al suo normale 100%. Lo ha fatto giusto per un secondo, ma non appena il calore e la pressione rombante degli altri aerei sono arrivati a coprire la mia presa d'aria, la velocità di rotazione del motore è scesa un po' al di sotto del 98%. Quella è una buona indicazione che l'aria al di fuori del mio piccolo abitacolo condizionato è calda.

«Leader Able Rosso rulla.» Le due punte più avanzate si separano dalle altre e si tirano lentamente via dalla foresta di punte; la formazione Falcon diventa viva. Cinque passi della lancetta dei secondi e Able Rosso Tre sta rullando. Quattro è vicino alla sua ala.

Mi sollevo nel mio abitacolo e guardo avanti; il primo della formazione si solleva dalla pista.

I primi aerei si staccano dal suolo come se fossero stanchi di lui e felici di essere di nuovo a casa nell'aria. Le scie dei loro scarichi mi appaiono molto scure e mi chiedo se dovrò effettuare un volo strumentale attraverso tutto quel fumo quando comincerò a rullare con Baker Blue Tre.

Rullano a coppie. Otto; dieci; dodici... io aspetto, guardando i miei giri arrivare al 97% con tutta la manetta aperta, sperando di poter restare attaccato al Tre nella corsa di decollo e staccarmi dal terreno insieme a lui come dovrei. Abbiamo lo stesso problema, quindi non ci dovrebbe essere nessun'altra difficoltà se non una corsa di decollo molto lunga.

Guardo verso il Tre pronto a fargli segno di OK. Sta osservando il decollo degli altri, e non guarda indietro. Li sta guardando andare... sedici; diciotto; venti...

La pista davanti a noi è quasi vuota, sotto una bassa nuvola di fumo grigio. La barriera d'arresto all'altra estremità del cemento non è più visibile nel turbine di calore. Ma eccetto che per un leggero ondeggiamento delle ali, le prime formazioni si sono staccate senza difficoltà, comunque ora passano sopra la barriera con un margine sempre minore.

... ventidue. Il Tre guarda indietro verso di me, finalmente, e gli do il mio OK. Leader Baker Blue e il Due stanno rullando sul cemento da cinque secondi quando il Tre sposta indietro il suo casco contro il poggiatesta rosso del seggiolino eiettabile, poi lo sposta deciso in avanti e noi diventiamo gli ultimi della formazione Falcon a mollare i freni. Piede sinistro, piede destro. Posso sentire la turbolenza che c'è in pista, sul mio stabilizzatore, attraverso la pedaliera. Ci sto mettendo molto a guadagnare velocità e sono lieto che abbiamo l'intera lunghezza della pista per il nostro

decollo. Il Tre ondeggia in su e in giù leggermente mentre passa sulle connessioni del cemento. Lo seguo come se fossi una risplendente ombra di alluminio a tre dimensioni, sobbalzando quando sobbalza, avanzando con lui, guadagnando lentamente velocità. Leader Blue e il Due dovrebbero sollevarsi ora, comunque non distolgo i miei occhi dal Tre per controllare. O si sono sollevati ora o sono finiti contro la barriera. E una delle corse di decollo più lunghe che abbia mai visto con l'F-84F, dato che vedo passare il segnale dei 2.500 metri. Il peso dell'aereo del Tre finisce proprio ora di passare dalle ruote alle ali a freccia, e ci innalziamo insieme nell'aria. Un pezzo di fisica altamente inverosimile, questo affidare 11 tonnellate a della tenue aria; ma dato che ha già funzionato, dovrebbe funzionare anche oggi.

Il Tre sta guardando avanti e per una volta sono lieto di dover guardare il suo aereo così da vicino. La barriera si prepara a urtare le nostre ruote, ed è solo qualche decina di metri avanti a noi. Il Tre si innalza d'improvviso dal suolo e lo seguo, tirando la cloche più di quanto dovrei, costringendo il mio aereo a salire prima che sia pronto a farlo.

Il casco nell'abitacolo pochi metri lontano fa di nuovo un cenno, bruscamente, e senza guardare mi sporgo in avanti e sposto la leva del carrello su retratto. È un bene, penso, che non sia il numero 26 in questa formazione. Il carrello si tira su veloce e via dall'aria, e lo sfondo dietro al Tre cambia da cemento uniforme a accidentato terreno coperto di boschi; siamo definitivamente impegnati nel volo. La turbolenza è stata solo una fase passeggera, dato che il nostro decollo è più lungo e più basso di tutti gli altri, e voliamo al di sotto del più massiccio turbinio dell'aria.

Una virata bassa e lenta a destra per raggiungere Leader Blue e il Due il più velocemente possibile. Ma la virata non mi preoccupa, dal momento che sono solo una zavorra oziante vicino all'ala del Tre mentre lui deve pensare a tutte le manovre necessarie per effettuare un ricongiungimento dolce con il resto della formazione. La preoccupazione della lunga corsa di decollo è lasciata indietro insieme alla barriera, e ora, a decollo compiuto, mi sento come se sedessi rilassato nella più soffice poltrona della sala piloti.

La familiare routine di un volo in formazione si stabilisce in me; mi sento un po' più libero qui sopra gli alberi e lontano dalla folla. Ci sarà una quantità di lavoro da fare per volare bene durante i passaggi sopra la base.

Con la coda dell'occhio vedo Leader Blue e il Due scivolare,

avvicinandosi dolcemente sopra e dietro all'ala sinistra del Tre. Attorno a loro ci sono i bagliori e le sagome d'argento, la massa di lucido metallo chiamata Formazione Falcon, che sta mettendosi nel la posizione disegnata sul la lavagna verde della sala convegno ancora con le scritte in gesso non cancellate. Le figure di questa formazione sono state provate in un volo di allenamento, e l'allenamento dà i suoi frutti ora mentre la formazione a quattro dita si tramuta in quella a diamante e il diamante in quella a "V" e il "V" diventa l'invincibile irresistibile forza della Formazione Falcon.

Scivolo di traverso nello spazio tra il Due e il Tre, direttamente dietro Leader Baker Blue, e sposto avanti il mio aereo finché lo scarico del leader non diventa uno sbadigliante buco nero di un metro davanti al parabrezza: posso sentirne lo schiaffo sulla pedaliera. Ora mi dimentico del Tre e volo sulla rotaia del leader, toccando la cloche ogni tanto per mantenere lo schiaffo sulla pedaliera.

«Formazione Falcon, cambiare sul canale nove.»

Leader Blue fa scodinzolare lievemente il suo aereo e insieme con gli altri cinque diamanti nel cielo, il diamante di quattro velivoli che è Baker Blue per un momento si allarga mentre i piloti mettono il selettore dei canali sul 9 ed eseguono i normali controlli di cabina dopo il decollo.

Spingo gli interruttori posti dietro il quadrante della manetta, e i serbatoi ausiliari sotto le mie ali cominciano a inviare il loro carburante al serbatoio principale e al motore. La pressione dell'ossigeno è 70 *psi,* la spia occhieggia quando respiro, gli strumenti del motore sono sul verde. Lascio estesi gli schermi del motore, il moschettone del paracadute agganciato alla maniglia di apertura. Il mio aereo è pronto per la manifestazione.

In questa formazione vi sono probabilmente alcuni aerei che presentano qualche malfunzionamento, ma a meno che le difficoltà non siano di quelle serie, i piloti tengono per sé i loro problemi e avvertono che il controllo della cabina è stato effettuato. Oggi sarebbe troppo imbarazzante ritornare al campo per effettuare un circuito di atterraggio d'emergenza sul palcoscenico davanti a un pubblico così numeroso.

«Leader Baker Blue è OK.»

«Due.»

«Tre.»

Premo il pulsante. «Quattro.»

Normalmente il controllo dovrebbe essere più lungo, con ciascun pilota che dà la quantità di ossigeno e dice se i suoi serbatoi ausiliari stanno

lavorando correttamente o no, ma con così tanti aerei in aria il solo controllo sarebbe durato minuti. Nel briefing prevolo si era concordato di fare il controllo come d'uso, ma di rispondere con il solo nominativo di formazione.

Dopo la mia chiamata gli aerei dei sei leader battono le ali e i diamanti si richiudono nella stretta formazione di parata. Non ho spesso l'occasione di volare come fanalino nel diamante, e tengo il mio aereo incollato sotto lo scarico del mio leader per far credere a quelli che ci guardano da terra che ho sempre volato in quella posizione. Per sapere se un fanalino ha mantenuto bene la sua posizione bisogna guardare la sua deriva quando atterra. Più la deriva e il timone sono anneriti dai gas di scarico del leader, più ha mantenuto bene la posizione.

Mi sposto in su per un momento nella posizione che manterrò durante i nostri passaggi sopra la base. Quando sento che va bene, il nero buco sbadigliante dell'aereo del leader è un lucente disco di inchiostro due metri davanti al mio parabrezza e meno di mezzo metro sopra il livello del mio tettuccio. La mia deriva è fissa nella corrente dei gas, e alleggerisco la pressione dei piedi sulla pedaliera per evitare la scomoda vibrazione che mi trasmette. Se fosse possibile togliere completamente i piedi dalla pedaliera, lo farei, ma i tunnel inclinati che conducono ai pedali non offrono possibilità di riposo, e devo convivere con le vibrazioni, il che significa che la deriva si sta annerendo di JP4 bruciato. Posso sentirlo: un monotono pesante costante brontolio di aria resa vorticosa a forza, martellante contro il timone di direzione. L'aereo non vola facilmente in questa condizione, e non è divertente volare con la coda, come una grossa pinna dorsale, costretta nella corrente di calore proveniente dalla turbina di Leader Baker Blue. Ma quella è la posizione che devo mantenere per far sì che la formazione Baker Blue risulti stretta in un perfetto diamante, e alla gente che ci guarderà non interesseranno i miei problemi. Tiro indietro di qualche centimetro la manetta e la spingo di nuovo avanti, sposto in avanti la cloche, scivolando in fuori e in giù in una più larga e facile formazione.

Il Due e il Tre sfruttano il tempo che la Formazione Falcon impiega nella sua ampia virata per controllare le loro posizioni. L'aria è agitata e i loro aerei tremano e sobbalzano quando si avvicinano fino a portare le proprie estremità alari dietro a quelle del leader. Per volare in formazione serrata devono avvicinarsi al leader fino a quando le loro ali non siano disposte nella violenta turbolenza di scia generata dalle ali del leader.

Benché quest'aria non sia così turbolenta come il calore che arroventa il mio timone, è più difficile volare, dato che è una forza sbilanciata e mutevole. A 350 nodi l'aria è solida quanto una piastra d'acciaio, e posso vedere gli alettoni vicino alle estremità alari muoversi velocemente in su e in giù come se combattessero per mantenersi nella formazione. Durante un volo in formazione normale, le loro ali sarebbero appena fuori dal fiume d'aria che scaturisce dall'aereo del loro leader, e potrebbero mantenere la loro posizione per un lungo periodo con il normale impegno e le normali correzioni. Ma questa è una manifestazione, e noi stiamo lavorando per una manifestazione.

Il Due e il Tre sembrano soddisfatti del fatto che saranno in grado di mantenere una buona posizione durante i passaggi sulla base, dato che scivolano in formazione normale quasi simultaneamente. Ciononostante guardano soltanto il Leader Baker Blue, e continuano a sobbalzare e a vibrare nell'aria turbolenta. Ogni tanto la formazione incappa in un invisibile turbine che sale da un campo arato, e l'impatto è una cosa solida che sfuoca la mia visione per un attimo e mi fa ringraziare le bretelle di sicurezza.

Questa è l'estate in una base aerea: niente sole abbagliante o piscine affollate e gelati che si sciolgono, ma i vibranti colpi dell'aria instabile quando voglio mantenere il mio aereo informazione stretta.

L'ampio cerchio è completato e la Formazione Falcon comincia a scendere a 500 piedi, quota alla quale eseguirà il passaggio.

«Stringersi, Falcon» arriva la voce del Leader Able Red. Ci stringiamo e sollevo il mio aereo per spingere di nuovo il timone nel l'agitato scarico del mio leader. Lancio uno sguardo all'altimetro quando la formazione è livellata a tre miglia dalla folla vicino alla pista. Una rapida occhiata: 400 piedi dal suolo. La "V" di diamanti che guida la formazione è a 500 piedi e noi siamo scalati 100 piedi al di sotto di essa. Come fanalino la quota non è affar mio, ma sono curioso.

Ora, in queste ultime tre miglia fino alla base, siamo osservati dal popolo americano. Vuol vedere come la riserva dell'aviazione degli Stati Uniti sa pilotare i suoi aerei.

I diamanti della Formazione Falcon sono imponenti e scintillanti nel sole, e perfino dal centro di Baker Blue la formazione appare stretta e bella. Penso di nuovo al vecchio assioma di sobbalzare nella stessa aria del leader, e non sono il solo a pensarci. Il Due e il Tre hanno piazzato le loro

ali terribilmente vicino alla liscia fusoliera del leader, e prendiamo le asperità dell'aria come una formazione di bob prenderebbe le asperità della pista di neve compatta. Slam. Quattro caschi sobbalzano, quattro paia di ali rigide si flettono impercettibilmente. Il mio timone di direzione è completamente nel getto del leader e la pedaliera vibra pesantemente. Questo rombo di scarichi deve essere forte perfino per le persone sulle tribune vicino alla linea di volo. Tienilo dolcemente. Tienilo fermo. Tienilo vicino.

Ma la gente sul cemento non comincia neanche a sentire il rombo che fa tremare la mia pedaliera. Vede verso nord una piccola nube di fumo grigio sull'orizzonte, che si estende fino a diventare un nugolo di frecce grige in volo, scoccate in un solo colpo da un solo arco. Non c'è nessun rumore.

Le frecce si ingrandiscono e le persone a terra parlano tranquillamente tra loro mentre guardano. Le punte delle frecce fendono l'aria a 400 nodi, ma da terra sembrano essere sospese in chiaro miele freddo.

Ma quando il silenzioso volo raggiunge la fine della pista un quarto di miglio dalle tribune e perfino il generale in visita sorride tra sé da dietro i suoi occhiali da sole d'ordinanza, il miele diventa soltanto aria e i 400 nodi diventano una tremenda esplosione di 24 cariche ad alto potenziale che fa tremare la terra. La gente si ritira trasalendo nell'esplosione di rumore e osserva i diamanti incollati insieme attraversare il cielo in una compatta armonia. In quel momento la gente a terra è portata a credere che gli aerei dell'Air Guard non sono lasciati ad arrugginire al sole, e questo è quello che tentiamo di dir loro.

In un boato che si va affievolendo sfrecciamo sopra i palchi e per la gente siamo una linea di punti che rimpiccioliscono tirandosi dietro due dozzine di scie grige. Il nostro rumore se ne è andato così velocemente come era venuto, e la terra è di nuovo tranquilla.

Ma noi, dopo il passaggio, continuiamo a mantenere la formazione. Baker Blue e la Formazione Falcon sono intorno a me come lo sono stati per tutta la mattina. Il breve boato che spazzò la gente per me è immutato e costante. Il solo cambiamento nella Formazione Falcon dopo che ha attraversato il campo è che i diamanti si sono allargati di pochi piedi in fuori e indietro, e i bob prendono le asperità con un decimo di secondo di differenza anziché nello stesso istante.

Durante la virata per il secondo passaggio sulla base, mi sposto con il Leader Baker Blue per formare una nuova figura nella quale il nostro

diamante è lo spigolo di un gigantesco blocco di aeroplani. Indipendentemente dalla posizione in cui voliamo, il cielo ruvido scuote i nostri aerei e lo scarico tuona sulla mia deriva. Penso all'atterraggio che effettueremo, sperando che una leggera brezza si sia levata attraverso la pista, per spazzar via la turbolenza delle scie quando il mio aereo scivolerà nell'avvicinamento finale per atterrare.

Forse non vogliono essere piloti.

Ma che idea! Certo che vogliono essere piloti. Eppure guardano stando a terra invece di volare nella formazione. La sola ragione per cui non volano oggi, invece che guardare, è che non sanno quello che perdono. Cosa c'è di meglio che pilotare aerei? Se il volo fosse un impiego a tempo pieno per un pilota dell'Air Force, sarei diventato un ufficiale di carriera quando mi fu offerta l'occasione.

Ci stringiamo di nuovo, effettuiamo il secondo passaggio, ci ridisponiamo secondo lo schema finale attraverso l'aria che sembra rocciosa sopra il campo. Poi, da un enorme cerchio non visibile dalla pista, una squadriglia dopo l'altra si separa dalla formazione, i diamanti si mutano informazioni in linea a destra, e le formazioni in linea effettuano un lungo avvicinamento diretto fino al circuito d'atterraggio.

È lavoro, è fatica. L'indice che misura i G è stato sbattuto fino al numero 4. Ma nei momenti in cui la gente guarda questa parte della riserva della loro aviazione militare, e noi ne siamo lieti, ci rendiamo conto che ne è valsa la pena. Il Leader Able Red ha completato un'altra piccola parte del suo lavoro.

Fu mesi fa. Questi giorni, in Europa, la nostra formazione non è per le parate aeree, ma per combattere. Una formazione di quattro è larga e comoda quando non è osservata e i piloti si concentrano più sulla propria posizione piuttosto che dedicare allo spettacolo ogni pensiero e ogni più piccolo intervento. In quota noi aspettiamo le scodinzolate dell'aereo del leader, e ci allarghiamo ancora di più in formazione tattica. Il Tre e il Quattro salgono insieme in quota sopra il leader e il Due, ogni gregario scivola in una posizione più allargata e angolata dalla quale può agevolmente controllare il cielo attorno a lui e l'aereo che sta proteggendo. Nella formazione tattica e nelle esercitazioni di combattimento aereo, la responsabilità è chiaramente definita: il gregario protegge il leader, l'elemento alto protegge quello basso, il leader cerca i bersagli.

Volare alla quota delle scie di condensazione: questo è facile. Ogni scia

all'infuori delle nostre quattro è sospetta. In guerra, quando non sono identificate, esse diventano sospette, da tenere d'occhio o nemici da giudicare e, occasionalmente, attaccare. "Occasionalmente" perché il nostro aereo non è stato progettato per ingaggiare combattimento ad alta quota con caccia nemici e distruggerli. Questo è il compito dell'F-104, dei Canadair Mark Sei e dei francesi Mystère. Il nostro *Thunderstreak* è un aereo da attacco al suolo, costruito per portare bombe e razzi e napalm contro il nemico che si muove sul terreno. Noi attacchiamo aerei nemici solo quando sono bersagli facili: i trasporti, i bombardieri lenti e i caccia a elica. Non è leale e non è sportivo attaccare solo un nemico più debole, ma noi non siamo un avversario alla pari per i più avanzati aerei nemici costruiti apposta per affrontare altri caccia.

Ci esercitiamo comunque al combattimento aereo per quando saremo attaccati dai caccia nemici sopra il bersaglio. Se ore di pratica fossero sufficienti solo a permetterci di sfuggire con successo a un caccia più potente, esse sarebbero state spese molto bene. E l'allenamento è importante.

Eccoli. Due 84F a ore dieci, bassi, salgono in un'ampia virata verso il livello delle scie, vengono su come pesci rossi che salgono in superficie per mangiare. A 30.000 piedi il leader sospetto comincia a trascinarsi dietro una scia. La sezione alta è invisibile.

Sono Dynamite Quattro, e li osservo dalla mia posizione. È una scena al rallentatore. Le virate ad alta quota sono ampie e dolci, in quanto troppa inclinazione e troppi G farebbero stallare l'aereo nell'aria rarefatta e perderei il mio più prezioso vantaggio: la velocità. Nel combattimento la velocità è d'oro. Ci sono libri pieni di regole, ma una delle più importanti è: Mantieni Alto II Tuo Numero Di Mach. Con la velocità posso avere la meglio sul nemico. Posso arrivargli addosso dall'alto, inquadrarlo per un momento nel mio collimatore, sparare, tirar su e andarmene, preparare un altro attacco. Senza velocità non posso nemmeno salire, e ad alta quota vado alla deriva come un'anatra indifesa in uno stagno.

Avverto il Tre, leader della mia sezione, della presenza dei nemici, e mi guardo attorno per cercare gli altri. Dopoché i primi sono stati visti, tenerli d'occhio e pianificare un attacco è compito del leader. Guardo fuori per vedere se ce ne sono altri e proteggo il mio leader. Quando sono un gregario, non è compito mio abbattere aerei nemici. Il mio compito è proteggere l'uomo che sta combattendo. Viro insieme al Tre, spostandomi

da una parte all'altra della sua coda, guardando, guardando.

Ed eccoli là. Da ore cinque in alto, sopra il livello delle scie, arrivano un paio di punti lucenti. Virano per arrivarci in coda. Premo il pulsante del microfono. «Dynamite Tre, nemici a ore cinque, alti.»

Il Tre continua la sua virata per coprire Dynamite Leader durante il suo attacco al leader nemico che sale. Una trappola. «Tienili d'occhio» dice.

Mi giro nel mio abitacolo con il casco che preme contro il tettuccio mentre guardo. I due contano sulla sorpresa, e solo in questo momento, ad alta velocità, cominciano a formare le scie. Li aspetto, guardandoli avvicinarsi mentre puntano su di noi. Sono F-84. Possiamo avere la meglio. Non hanno scampo.

«Dynamite Tre, rompi a destra!» Per una volta è il gregario che dà ordini al leader: il Tre si lancia in una stretta virata e tira su fin che può. Lo seguo, cercando di rimanere all'interno della sua virata, e guardando gli attaccanti. Stanno andando troppo forte per seguirci e cominciano a sorpassarci e a scivolare all'esterno. Non sono stupidi, comunque, dato che subito tirano su, convertendo la loro velocità in quota per un altro passaggio. Ma hanno mancato la sorpresa su cui contavano, e, a piena manetta, stiamo guadagnando velocità. Il combattimento è incominciato.

Un combattimento in aria procede come il precipitarsi di pesciolini attorno a una briciola di pane. Incomincia ad alta quota, riempiendo il cielo con i nastri grigi delle scie di condensazione, e lentamente, poco a poco si abbassa. Ogni virata significa un po' di quota persa. Minore altezza significa che gli aerei possono virare più stretto, guadagnare velocità più in fretta, sopportare più G prima di stallare. Girando e girando il combattimento procede, attraverso le tattiche e il linguaggio della lotta aerea: forbici, rottura difensiva, YO-YO e «Rompi a destra, Tre!».

Non premo nemmeno il grilletto. Sto in guardia per scoprire altri nemici, e dopo che il Tre ha concentrato la sua attenzione su un aereo nemico, solo i miei occhi stanno all'erta per scorgere il pericolo. Il Tre è totalmente assorbito dal suo attacco, ed è compito mio difenderlo. Se volessi ucciderlo in combattimento, dovrei semplicemente smettere di guardarmi attorno.

In un combattimento aereo più che in qualsiasi altro momento, io sono il cervello pensante di una macchina viva. Non c'è tempo per tenere la testa nell'abitacolo, per guardare quadranti o cercare interruttori. Manovro la cloche e la manetta e la pedaliera incosciamente. Voglio essere *là,* e ci

sono. La terra non esiste fino agli ultimi minuti di un combattimento che si è abbassato troppo. Volo e combatto in un blocco di spazio. Il gioco ideale di una partita a scacchi a tre dimensioni.

In un combattimento a due c'è un solo fattore da considerare: l'aereo nemico. Cerco solo di stargli in coda, inquadrarlo nel collimatore e tirare il grilletto per riprendere primi piani del suo tubo di scarico. Se dovesse essermi in coda, non ci sarebbero rifugi sicuri. Faccio tutto quello che posso per impedirgli di inquadrarmi nel suo collimatore, e per inquadrare lui. In un combattimento posso eseguire manovre che non potrei mai ripetere anche se volessi.

Una volta vidi un aereo precipitare ruotando velocemente su se stesso. Più tardi, al suolo, fu dedotto che il pilota aveva forzato il suo mezzo in una selvaggia variante di frullino che non si deve fare con aerei da caccia pesanti. Ma certamente la manovra gli tolse il nemico dalla coda.

Quanti più aerei entrano in un combattimento, tanto più esso diventa complicato. Devo considerare che questo aereo è amico e che quello è nemico, e devo stare attento alle mie virate a sinistra perché ci sono due aerei che combattono laggiù e finirei proprio in mezzo a loro. Collisioni a mezz'aria sono rare, ma sono sempre una possibilità quando uno si abbandona troppo in una battaglia di molti aerei.

John Larkin fu colpito in aria da un Sabre che lo vide troppo tardi per evitarlo. «Non sapevo che cosa fosse accaduto» mi disse. «Ma il mio aereo stava precipitando e non ci volle molto per capire che ero stato colpito. Tirai la maniglia del seggiolino, premetti il grilletto. Dopo ricordo solo che ero in mezzo a una piccola nube di pezzi di aereo e mi separavo dal mio seggiolino. Ero a una discreta altezza, circa trentacinquemila, così scesi in caduta libera fino a dove potevo vedere i colori del terreno. Proprio quando impugnai la maniglia di apertura, il sistema automatico la tirò per me ed effettuai una bella discesa. Osservai la coda del mio aereo che cadeva in vite vicino a me e lo vidi schiantarsi sulle colline. Un paio di minuti più tardi fui giù anch'io e cominciai a pensare a tutte le scartoffie che avrei dovuto compilare.»

C'era una grande quantità di scartoffie da riempire, e il pensiero di ciò mi rende doppiamente prudente quando affronto un combattimento aereo, ancora oggi. In una guerra, senza scartoffie, sarei un po' più libero nel mio modo di combattere.

Quando si scende spiralando fino all'altezza a cui bisogna pensare per

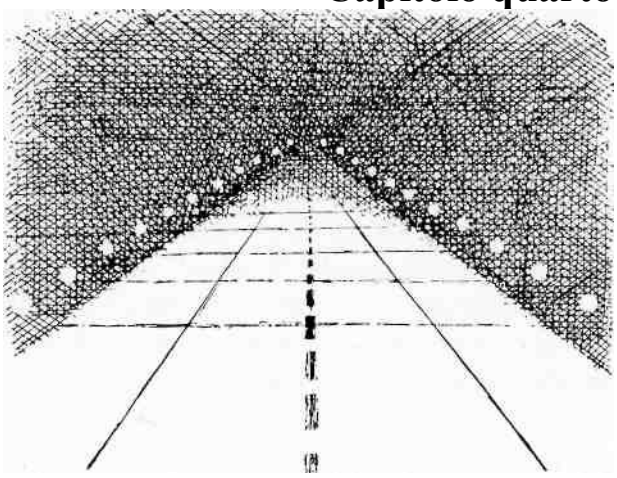
evitare le colline, il combattimento viene interrotto per mutuo consenso, come i pugili che trattengono i loro pugni quando un avversario è alle corde. In una guerra reale, naturalmente, continua fino a terra, e sfrutto tutte le astuzie che posso per mandare il nemico contro il fianco di una collina. Tutto potrebbe essere importante un giorno.

L'indice fosforescente del TACAN oscilla quando passo sopra Spangdahlem alle 22,18, e un altro tratto del volo è completato.

Come se sapesse che Spangdahlem è un punto di riporto ed è giunto il momento in cui deve accadere qualcosa, la spessa nuvola scura pone fine al suo trastullarsi e improvvisamente si gonfia per inghiottire il mio aereo nella sua oscurità. Per un secondo è scomodo, e sto eretto sul mio seggiolino per tentare di vedere al di sopra della sommità della nuvola. Ma il secondo passa rapidamente e sono in volo strumentale.

Solo per un momento, tuttavia, guardo in su attraverso il tettuccio. Sopra, l'ultima stella lucente si offusca e il cielo diventa così scuro e anonimo come è tutt'intorno. Le stelle sono sparite, e sono veramente in volo strumentale.

Capitolo quarto



«Rhein Controllo,

Air Force Jet Due Nove Quattro Zero Cinque, Spangdhalem, passo.» Non so se aspettarmi una risposta dalla mia capricciosa radio. Il "passo", che raramente uso, è una manifestazione di speranza. Sono dubbioso.

«Jet Quattro Zero Cinque, Rhein Controllo, avanti.» Qualche giorno smetterò di provare a prevedere il comportamento di una radio UHF. «Ricevuto, Rhein, Zero Cinque ha fatto Spangdahlem ai due nove, livello

di volo assegnato tre tre zero, Wiesbaden sarà ai tre sette, Phaisbourg poi. L'ultimo bollettino della base di Chaumont, per favore.» Una lunga pausa di deboli scariche. Il mio pollice comincia a diventare pesante sul pulsante del microfono.

«Ricevuta vostra posizione, Zero Cinque, le ultime di Chaumont sono copertura a mille piedi, visibilità cinque miglia con pioggia, vento da ovest uno zero nodi.»

«Grazie, Rhein. E il tempo di Phaisbourg?» Le scariche sono improvvisamente più forti e c'è un leggero chiarore blu attraverso il parabrezza. I fuochi di Sant'Elmo. Innocui e piacevoli da vedere, ma trasformano i sistemi di radionavigazione a bassa frequenza in una confusione di interrogativi e approssimazioni. L'ago del radiocompass sta vacillando entro un inutile arco. Che bello avere anche il TACAN.

«Zero Cinque, il bollettino di Phalsbourg è illeggibile sulla telescrivente. Strasburgo dà copertura a 800 piedi, visibilità mezzo miglio con forti rovesci di pioggia, vento variabile due zero con raffiche fino a tre zero nodi, temporali isolati in tutti i quadranti.» Strasburgo è a sinistra della mia rotta, ma potrei incappare nei margini dei suoi temporali. È un guaio non avere il bollettino di Phalsbourg. Sembra che capiti proprio quando ne hai più bisogno.

«Qual è l'ultimo bollettino di Phalsbourg che avete avuto, Rhein?» Un bollettino illeggibile sulla telescrivente è veramente illeggibile. Può essere sia una massa di consonanti senza senso sia un guazzabuglio nero dove un bollettino meteo è stato battuto su un altro.

«L'ultimo che abbiamo è di due ore fa. Dava copertura a cinquecento piedi, visibilità un quarto di miglio in...» fa una pausa, e il suo pollice lascia il pulsante del microfono. Riprende di nuovo «... grandine - questo deve essere un errore di trasmissione- isolati temporali in tutti i quadranti». Un quarto di miglio di visibilità con grandine. Ho sentito che i temporali notturni possono essere violenti, ma questa è la prima volta che sento un riporto diretto mentre volo "dentro". Ma il riporto è vecchio di due ore, e i temporali sono isolati. E raro per un temporale mantenere la sua violenza per lungo tempo, e posso essere vetto-rato dal radar da una stazione a terra attorno alle cellule temporalesche attive.

«Grazie, Rhein.» L'aria negli strati è molto tranquilla, e non è difficile mantenere la nuova prua a 093 gradi. Ma sto incominciando a pensare che forse il mio dirottamento non mi ha portato abbastanza lontano dal brutto

tempo.

Mi sono abituato alla routine del controllo incrociato, e occasionalmente guardo avanti verso il liquido fuoco blu sul parabrezza. È color cobalto brillante, e risplende di una luce interna che è abbastanza sorprendente vedere ad alta quota. È liquido quanto può esserlo l'acqua; serpeggia attraverso il vetro in piccoli rivoli di pioggia blu contro il nero della notte tempestosa. La sua luce, mescolandosi con il rosso di quelle dell'abitacolo, fa diventare il cruscotto l'immagine surrealista di un cruscotto dipinto a spatola. Nello stabile rosso e nel blu lampeggiante del fuoco elettrico sul vetro, la sola differenza tra i miei indici e quelli del pittore è che alcuni dei miei si muovono.

Ritorniamo al volo.

L'aria è tranquilla. Gli aghi, a parte quello oscillante del radiocompass e il tamburo ruotante del misuratore di distanza, si muovono solo di qualche millimetro quando eseguo, dolcemente, le correzioni per mantenermi a 33.000 piedi. L'aereo sta volando bene e l'UHF è di nuovo in funzione.

Ci sono temporali là davanti, e questo aereo è molto piccolo.

Il controllo incrociato procede così regolarmente che non ho bisogno di affrettarmi per includere un'occhiata al flussometro e agli indicatori della quantità carburante - il segnalatore verde pallido dell'ossigeno occhieggia con regolarità quando respiro -al voltmetro, all'amperometro, alla temperatura allo scarico. Sono tutti amici miei, e sono tutti nel verde.

Non resterò vivo attraversando i temporali.

Il cielo della Florida è di un azzurro intenso, ornato dai batuffoli degli alto-cumuli che vi prevalgono nelle estati del Sud. Il metallo del mio primo aereo-scuola è caldo nel sole, ma prima del mio primo volo nei reparti dell'aviazione degli Stati Uniti, del calore non mi importava.

L'uomo che si sistema nell'abitacolo posteriore dell'aereo non è grasso, ma ha la tranquilla fiducia di uno che ha tutto il potere e sa tutto.

«Accendi il motore e andiamo via di qui» sono le prime parole che sento in un aereo da un istruttore di volo.

Non mi sento a mio agio come lui, ma muovo le leve e gli interruttori come ho studiato nel manuale e urlo: «Via dall'elica!» come so di dover fare. Quindi sposto l'interruttore di messa in moto in posizione *start,* e sento per la prima volta quella strana, istantanea consapevolezza della mia abilità a fare tutto quello che devo fare. E comincio a imparare.

Mentre i mesi passano, scopro che il solo momento in cui ho paura in un

aeroplano è quando non so che cosa deve essere fatto poi.

Il motore pianta al decollo. Sotto di me c'è una palude di alberi spezzati e di "barbe spagnole" pendenti e alligatori e serpenti acquatici e niente terra asciutta su cui appoggiare le ruote. Una volta avrei dovuto aver paura perché una volta non sapevo che cosa fare per un guasto al motore e la palude e gli alligatori. Avrei solo avuto il tempo per pensare: "Allora è così che morirò", prima che il mio aereo andasse a sbattere contro gli alberi, ruotasse, si capovolgesse e affondasse nella scura acqua verde.

Ma da quando sono in grado di pilotare gli aerei da solo, so che cosa fare. Invece di morire, abbasso il muso, cambio serbatoio, controllo che la pompa elettrica sia *on* e che la miscela sia *ricca,* ritraggo il carrello e i flap, do un paio di smanettate, cerco di dirigere l'aereo in modo che la fusoliera vada a finire tra un tronco e l'altro degli alberi, tiro la maniglia gialla che libera il tettuccio, blocco le bretelle, escludo i magneti e la batteria, e mi concentro per fare un atterraggio dolce sull'acqua scura. Mi fido delle bretelle e della mia abilità e mi dimentico degli alligatori. Dopo due ore sto volando con un altro aereo sopra la stessa palude.

Imparo che è quello che non conosco che temo, e mi sforzo, esternamente per orgoglio, internamente per la consapevolezza che è l'ignoto che alla fine mi ucciderà, di sapere tutto quello che è possibile sapere sul mio aereo. Non morirò mai.

Il mio migliore amico è il manuale del pilota, un libro diverso per ogni tipo di aereo che piloto. Il manuale operativo 1F - 84F -1 descrive il mio aereo; ogni suo interruttore e ogni sua manopola. Fornisce le procedure operative normali e, su pagine bordate in rosso, le procedure di emergenza, praticamente per qualsiasi tipo di situazione critica che possa verificarsi mentre sono a bordo. Il manuale del pilota mi dice come l'aereo reagisce ai comandi, che cosa farà e che cosa non farà, che cosa aspettarsi da lui quando supera la velocità del suono, procedure da seguire se d'improvviso mi trovo in un aereo che è stato spinto oltre i suoi limiti ed è caduto in vite. Ha diagrammi dettagliati delle prestazioni del mio aereo per dire quante miglia volerà, quanto velocemente le percorrerà, e di quanto carburante avrà bisogno.

Studio il manuale di volo come uno studente di teologia studia la Bibbia. E come lui ritorna di nuovo sui Salmi, così io ritorno di nuovo sulle pagine bordate di rosso della Sezione III. Fuoco al motore in decollo; dopo il decollo; in quota. Caduta della pressione dell'olio. Forte vibrazione nel

motore. Fumo in cabina. Perdita della pressione idraulica. Avaria elettrica. Questa è la migliore procedura, quest'altra non è consigliata.

Nei giorni da cadetto, studiavo le procedure di emergenza in classe e nel tempo libero e le gridavo correndo mentre andavo o venivo dalle baracche. Quando conosco le parole delle pagine con il bordo rosso abbastanza bene da gridarle parola per parola mentre corro lungo un marciapiede percorso da implacabili cadetti delle classi superiori, si può dire che le conosco veramente bene.

Le scarpe nere, lucide, toccano il marciapiede. Corro, "PLANATA NOVANTA NODI CAMBIARE SERBATOIO POMPA DI ALIMENTAZIONE *ON* CONTROLLARE LA PRESSIONE CARBURANTE MISCELA RICCA PASSO ELICA TUTTO AVANTI CARRELLO SU FLAP SU TETTUCCIO APERTO..." Conosco la procedura per l'atterraggio forzato per quel primo aereo-scuola così bene oggi come le conoscevo allora. E non avevo paura su quel primo aereo.

Ma non tutte le emergenze possono essere messe per iscritto in un libro, neppure in un manuale per piloti. Le situazioni marginali, come pianificare un volo per un aeroporto che so essere sepolto nel brutto tempo fino alle sue minime, oppure perdere di vista il mio leader in una discesa in formazione attraverso le nuvole, oppure continuare un volo in un'area di temporali, è lasciato a una cosa chiamata discrezionalità del pilota. In quei casi tocca a me decidere. Metto in moto tutta la mia esperienza e conoscenza dell'aereo, valuto le variabili: carburante, tempo, altri aerei che volano con me, condizioni della pista, importanza della missione - contro la violenza dei temporali. Quindi, come un silenzioso computer, decido un piano d'azione e lo seguo. Cancello il volo fino a quando non ci sarà un miglioramento. Faccio un giro completo nelle nuvole ed eseguo il mio avvicinamento dopo che il mio leader ha completato il suo. Continuo verso i temporali. Torno indietro.

Quando formulo un giudizio lo seguo senza timore, perché quello che ho deciso è il migliore modo di procedere. Ogni altro modo sarebbe rischioso. Solo nelle ore insicure prima che io tocchi l'interruttore di messa in moto, posso trovare motivi per avere paura; quando non mi sforzo di stare allerta.

Al suolo, se mi concentrassi, potrei aver paura, in modo teorico e distaccato. Ma finora non ho ancora incontrato il pilota che vi si sia concentrato.

Mi piace pilotare aerei, così li studio e li piloto. Penso al mio lavoro

nello stesso modo in cui un costruttore di ponti, su di un alto pilone d'acciaio, pensa al suo: ha i suoi pericoli, ma è tuttavia un buon modo per guadagnarsi da vivere. Il pericolo è un fattore interessante, perché non so se il mio prossimo volo sarà senza incidenti o no. Ogni tanto sono chiamato a salire sul palcoscenico, sotto i riflettori, a far fronte a una situazione insolita o, meno frequentemente, a un'emergenza.

Situazioni anomale si verificano in tutte le direzioni, dai falsi allarmi alle vere e proprie emergenze da cui dipende la continuazione della mia esistenza come membro di uno stormo da caccia.

Abbasso il carrello nella virata per l'avvicinamento finale. Le piccole luci verdi indicanti che le ruote sono bloccate in posizione abbassata restano spente più a lungo di quanto dovrebbero. La ruota principale destra si blocca giù, mostrando la sua luce. La principale sinistra si blocca giù. Ma la luce del ruotino anteriore è spenta. Aspetto un momento e sospiro. Il ruotino è un guaio, ma non è un'emergenza. Appena mi accorgo che non si blocca, la parte prudente di me pensa al peggio che questo fatto può significare. Potrebbe voler dire, nel peggiore dei casi, che il ruotino è ancora bloccato su nel suo alloggiamento; che non sarò capace di abbassarlo; che dovrò atterrare su due sole ruote.

Non c'è nessun pericolo (oh, una volta, tanto tempo fa, un 84 capottò duramente in un atterraggio senza il ruotino, e il pilota restò ucciso), perfino se si trattasse di questa peggiore situazione. Se il sistema normale per abbassare il carrello non funziona nemmeno dopo aver provato più volte; se il sistema di emergenza, che fa uscire le gambe del carrello con una carica di aria compressa, fallisce; se non riesco a scuotere fuori la ruota facendo rimbalzare le ruote principali contro la pista... se tutte queste manovre falliscono, ancora non ho ragione di preoccuparmi (a meno che l'aereo non capotti). Carburante permettendo, girerò sopra il campo per qualche minuto e i carri antincendio stenderanno una lunga striscia di schiuma bianca sulla pista, un posto dove il muso senza ruota del mio aereo potrà scivolare. E atterrerò.

L'avvicinamento finale è lo stesso avvicinamento finale che è sempre stato. Il margine del campo passa sotto le ruote come fa sempre, solo che ora passa sotto a due ruote anziché a tre, e con una sirena allarme carrello che suona forte in cabina e la luce rossa di allarme brillante nella maniglia di plastica trasparente e la terza luce verde spenta e la voce dalla torre di controllo che dice che il ruotino sembra ancora su e bloccato.

La più grossa differenza nell'avvicinamento finale è negli occhi dello spettatore, e gli spettatori sono molti. Quando i rossi camion si precipitano verso la pista con i loro fari rossi lampeggianti, gli specialisti e i piloti appena arrivati balzano in piedi sulle ali lucide degli aerei al parcheggio e guardano che cosa succede.

(Guarda là, Johnny, vira in finale senza il ruotino. Ho sentito di un ottantaquattro che capottò sulla pista tentando lo stesso gioco. Buona fortuna, chiunque tu sia, non dimenticare di tenere su il muso più che puoi.) È interessante per loro, e moderatamente seccante per me, perché è come essere spinti sul palcoscenico senza avere niente da dire. Nessuna fiamma, nessun misterioso silenzio di un motore piantato, praticamente nessuna minaccia di disastro spettacolare, nessuna particolare abilità da mostrare.

Semplicemente atterro, e i due pennacchi di fumo-di-gomma escono dalle ruote principali quando queste toccano il duro cemento. Rallento la corsa di atterraggio sotto ai 100 nodi, dando piede destro per tenere la stretta striscia di schiuma tra le ruote. Poi, dolcemente e lentamente, il muso senza ruota del mio aereo comincia ad andare giù.

In quel momento, prima che il metallo del muso tocchi la pista e io mi inclini innaturalmente in avanti nel mio abitacolo e la sola vista nel parabrezza sia la striscia di schiuma bianca che scorre veloce, d'improvviso sono spaventato. Qui è dove finisce il mio controllo e dove incomincia il caso. Una raffica di vento contro l'alta deriva e sicuramente sarò rovesciato in una turbinante nuvola di fiamme arancione e metallo contorto; l'aereo capotterà e io sarò imprigionato sotto di lui; il motore caldo esploderà quando la schiuma fredda entrerà nella presa d'aria. Il terreno è duro e si muove molto velocemente ed è molto vicino. Manetta *chiusa,* e il muso si adagia nella schiuma.

Bianco. Istantaneamente bianco, il mondo esterno è tagliato fuori e il metallo stride contro il cemento rumorosamente e penosamente. Stringo i denti e socchiudo gli occhi dietro alla visiera parasole e, con stupore, mi rendo conto che il mio aereo si sta ferendo e non merita di essere ferito perché è buono e leale e sta subendo l'impatto con una lastra di cemento a 90 nodi; non posso fare niente per alleviare la sua sofferenza e non mi sto rovesciando; lo stridio non finirà mai e devo essere scivolato per qualche centinaio di metri, sono ancora sbattuto duramente in avanti contro le bretelle; il mondo è bianco perché il tettuccio è tutto spruzzato di schiuma

e lo apro ora, mentre sto ancora scivolando.

Il plexiglass coperto di schiuma si solleva quando tiro la maniglia di apertura, dolcemente, come se nulla fuori del normale stesse succedendo e c'è di nuovo il mondo, cielo blu e pista bianca che si ferma ed erba ai lati del cemento e visiera sollevata e maschera dell'ossigeno slacciata e tutto è molto tranquillo. L'aria è fresca e calma e verde e io sono vivo. Batteria *off e* carburante *off*. Una quiete come non ho mai sentito. Il mio aereo è ferito e lo amo moltissimo. Non ha capottato, non si è rovesciato o incendiato, gli devo la vita.

Il rombo avanzante dei motori dei mezzi antincendio e presto saremo attorniati da mostri quadrati e da persone che parlano e chiedono: «Perché non hai potuto abbassare il ruotino?», «Quell'atterraggio è stato veramente buono, ragazzo» e, «Devi aver visto la schiuma schizzare via quando hai toccato». Ma prima che arrivino, resto per un secondo, che mi sembra molto lungo, tranquillamente seduto nell'abitacolo e dico al mio aereo che lo amo e non dimenticherò che non mi ha intrappolato sotto di sé e che non è esploso sulla pista e che lui ha subito il male mentre io mi allontano senza un graffio; il segreto che resterà tra di noi è che lo amo più di quanto possa manifestare a chiunque me lo chieda.

Qualche giorno svelerò quel segreto a qualche altro pilota, quando ci capiterà di tornare insieme da una missione notturna con la brezza fredda e le stelle brillanti come possono esserlo quando si cammina sulla terra. Nella quiete io dirò: «Il nostro aereo è veramente un buon aereo». Lui starà in silenzio un secondo più di quanto dovrebbe e poi dirà: «E vero». Lui saprà che cosa ho detto. Lui saprà che amo il nostro aereo non perché è come una cosa viva, ma perché è veramente una cosa viva, mentre tante persone pensano che sia solo un blocco di alluminio e vetro, bulloni e cavi. Ma io so e il mio amico saprà e questo è tutto ciò che deve essere detto.

Tuttavia, benché abbia avuto il suo momento di paura e benché abbia aperto un po' di più la porta alla comprensione, l'avaria al ruotino è un incidente, non un'emergenza. Ho avuto qualche incidente nelle ore che ho passato in quel piccolo abitacolo, ma fino ad ora non ho ancora sperimentato una vera emergenza né sono stato forzato a prendere la decisione di tirare la maniglia gialla di espulsione del seggiolino, premere il grilletto rosso, e dare un veloce addio a un aeroplano morente. Comunque questo genere di cose è quanto i giornali mi hanno fatto credere che succedano ogni giorno nell'Air Force.

In principio, ero pronto. Quando il motore aveva un rombo irregolare durante quelle prime ore di volo da solo, pensavo al seggiolino eiettabile. Quando la luce della sovra-temperatura allo scarico si accese per la prima volta nella mia carriera, pensai al seggiolino. Quando avevo quasi finito il carburante ed ero perso nel brutto tempo, ci pensai. Ma la parte della mia mente che è dedicata alla prudenza fa a tempo a gridare al lupo tante volte prima che io capisca il suo gioco e mi renda conto che posso facilmente volare per tutta la mia carriera senza essere costretto a saltar fuori da un aereo nel freddo del cielo. Ciononostante, è bene sapere che una carica uguale a quella del proiettile di un cannoncino da 37 mm è in attesa sotto al sedile, pronta per il momento in cui schiaccerò il grilletto.

Se mai dovessi scontrarmi con un altro aereo nel cielo, il sedile è pronto a lanciarmi fuori. È pronto anche se perdo tutta la pressione idraulica ai comandi. Se sto cadendo in vite e non ho ancora incominciato la manovra di scampo quando il terreno si avvicina, il seggiolino è pronto. È un vantaggio che i piloti degli aerei convenzionali e di quelli da trasporto non hanno, e a me dispiace un po' per loro.

Perfino senza passeggeri a cui pensare, se il loro aereo entra in collisione con un altro in aria, i piloti dei trasporti non hanno una possibilità di strisciare dietro fino al portello nel pavimento della cabina e saltar fuori. Possono solo stare seduti al loro posto e combattere con i controlli ormai inutili di un'ala che non c'è più e cadere in vite fino a quando il loro aereo non si fermerà contro il suolo.

Ma non il pilota di un monomotore. In salita o in picchiata, capovolto o in vite o andando a pezzi, il suo aereo è raramente il posto dove morirà. C'è uno stretto margine vicino al suolo dove perfino con il seggiolino eiettabile è questione di fortuna, e io sono entro quel margine per cinque secondi dopo che la fine della pista è passata sotto di me. Dopo quei cinque secondi ho accelerato a una velocità che mi permette di salire fino a una altezza di sicurezza per l'espulsione; prima di quei cinque secondi posso rimettere giù il mio aereo sulla pista e fermarmi nella rete di nylon e cavi d'acciaio della barriera. Quando incappo nella barriera, perfino a 150 nodi, trascino un cavo d'acciaio e il cavo trascina una lunga catena da ancora e nessun aeroplano al mondo può continuare a correre trascinandosi dietro tonnellate di massicce catene.

I cinque secondi sono quelli critici. Perfino prima di retrarre i flap dopo il decollo posso saltare se il motore esplode. E nessun motore esplode

senza avvertire.

Volare è sicuro, e volare su un caccia monomotore è il più sicuro di tutti i modi di volare. Preferisco di gran lunga spostarmi da un posto a un altro volando piuttosto che guidare in quella cosa incredibilmente pericolosa chiamata automobile. Quando volo mi affido unicamente alle mie capacità, non sono soggetto alle variabili degli altri guidatori o degli scoppi di pneumatici ad alta velocità o segnali di passaggio a livello che non funzionano quando dovrebbero. Dopo averlo conosciuto, stare sul mio aereo, con le sue procedure di emergenza e il suo seggiolino eiettabile sempre pronto, è molto più sicuro che guidare un'auto.

Quattro minuti a Wiesbaden. Controllo incrociato. Aria tranquilla. Mi rilasso e vado dolcemente alla deriva attraverso il fiume del tempo.

Quand'ero ragazzo vivevo in una piccola città che mi sarebbe tornata alla mente adesso che volo a 500 nodi. Andavo in bicicletta, andavo a scuola, facevo diversi lavori, passavo un po' di ore all'aeroporto guardando gli aerei andare e venire, io pilotarne uno? Mai. Troppo difficile per me. Troppo complicato.

Ma venne il giorno in cui ebbi alle spalle la tipica storia di un tipico cadetto d'aviazione. Nel mio primo anno di college non ero il migliore e pensavo che la vita universitaria non era la strada migliore per la cultura. Per una ragione che ancor oggi non conosco entrai in un ufficio di reclutamento e dissi all'uomo dietro alla scrivania che volevo diventare un pilota dell'Air Force. Non sapevo nemmeno che cosa fosse un pilota dell'Air Force, ma aveva qualcosa a che fare con cose eccitanti e con l'avventura, e io avrei cominciato la Vita.

Con mia sorpresa, superai i test. Accoppiai i piccoli aerei dei disegni con quelli delle fotografie. Identificai il terreno rappresentato dalla mappa numero due. Scrissi che la Ruota K ruoterà in senso anti-orario se la leva A è spinta in avanti. Il dottore mi frugò, scoprì che respiravo regolarmente, e tutto a un tratto mi fu offerta la possibilità di diventare un cadetto dell'aviazione degli Stati Uniti. Accettai.

Alzai la mano destra e scoprii che il mio nome era: Nuovo Cadetto di Aviazione Bach, Richard D.; A-D Uno Nove Cinque Sei Tre Tre Uno Due. Signore.

Per tre mesi non ci fu altro che una vita a terra. Imparai a marciare, a correre e a sparare con la pistola calibro 45. Ogni tanto vedevo un aereo volare sopra la base di addestramento.

Gli altri cadetti venivano da una storia stranamente simile alla mia. La maggior parte di loro non era mai stata su di un aeroplano, la maggior parte di loro aveva tentato qualche tipo di studi superiori senza riuscirvi. Decisero per l'eccitante e l'avventura. Sudavano con me sotto il sole del Texas e imparavano a memoria i regolamenti e il Codice d'Onore del cadetto d'aviazione. Erano abbastanza giovani per prendere la vita senza scrivere esposti o dire al comandante di gruppo che ne avevano avuto abbastanza di questo trattamento pesante da parte degli anziani. Quando diventammo noi gli anziani e mettemmo una striscia o due sulle nostre spalline, imparammo a essere di mano pesante con i novellini. Se non sanno sopportare un piccolo rimprovero o qualche minuto di scherzi innocui, non saranno mai dei buoni piloti.

GUARDI QUI SIGNORE CREDE CHE QUESTO SCHERZO SIA UN PROGRAMMA? STA SORRIDENDO, SIGNORE? È EMOZIONATO? MI GUARDI NEGLI OCCHI, SIGNORE! NON HA NESSUN AUTOCONTROLLO? DIO AIUTI GLI STATI UNITI D'AMERICA SE LEI DIVENTA UN PILOTA DELL'AIR FORCE!

E poi, improvvisamente, l'addestramento prevolo era finito e noi stavamo per diventare il primo corso in una base dove avremmo incominciato a studiare gli aeroplani, a respirare l'aria di alluminio-gomma-vernice-olio-paracadute di un abitacolo di aeroplano, a farci una piccola idea segreta, condivisa segretamente da ogni altro cadetto del corso, che un aereo è una cosa viva, che ama volare. Seguii le lezioni, mi piacque il volo e sopportai le ispezioni militari e le parate per sei mesi. Quindi lasciai la Scuola di Volo Primario per diventare parte del primo corso di una Scuola di Volo Basico, dove fui introdotto nel mondo della turbina e della velocità e passai il mio primo giorno nella Scuola di Volo Basico Monomotori.

Ogni cosa è nuova, fresca, eccitante, tangibile. Una insegna: *Cadet Club;* file di baracche incatramate; erba verde scuro tagliata corta; marciapiedi senza erbacce; sole caldo; sole accecante; cielo blu, senza confini e libero al di sopra del mio berretto nuovo e delle mie spalline senza gradi. Una strana faccia sopra un colletto bianco e un paio di guanti bianchi. «Entrate signori.»

Un volo di quattro argentei jet da allenamento sibila sopra la base. Jet. «Spicciarsi, signori. Venite dentro.»

Andammo dentro. «Benvenuti di nuovo nell'Air Force, signori.» Questo

è il corso base. Una pausa. Lontano rombo di tutta manetta e decollo. «Voi tigri prenderete qui i vostri galloni. Non sarà un divertimento né un programma senza sudore. Se non siete capaci di digerirlo siete finiti. Così tu eri il comandante del Gruppo Cadetti al Corso Primario; se molli, se trascuri i libri, sei finito. Stai in gamba e riuscirai. Fianco Sinistr, Sinistr, Avanti Marsc!»

La valigia B-4 pesa nella mano destra. Polvere sulle scarpe lucide. L'aria calda non si rinfresca quando la attraverso. Tacchi di gomma nera sull'asfalto polveroso. Lontano, un solitario jet da addestramento si dirige verso la pista. Primo volo da solo. Sono molto lontano dalla Scuola di Volo Primario. Molto lontano dallo scoppiettio di un T-28 ad elica. Ma anche molto lontano dalle ali d'argento sopra il taschino sinistro. Dove sono le colline? Dove è il verde? L'aria fresca? Alla Scuola di Volo Primario. Questo è il Texas. Questa è la Scuola di Volo Basico.

«... programma richiederà un duro lavoro...» dice il comandante della base.

«... e voi farete bene a stare svegli nel mio reparto...» dice il comandante di gruppo.

«Queste sono le vostre baracche» dice il guantibianchi. «Ci sono manuali per piloti di T-33 in ogni stanza. Imparate le procedure di emergenza. Tutte. Sarete interrogati. Un altro guantibianchi sarà qui più tardi per rispondere alle vostre domande.»

Domande.

«Ispezione ogni sabato?»

«Sono dure le classi?»

«Com'è l'aereo?»

«Quando voleremo?»

Una notte fredda in una branda. Freddo scintillare di stelle familiari attraverso la finestra. Parlottare nel buio della baracca.

«Pensate, ragazzi, i jet, finalmente!»

«Così è dura? Devono buttarmi fuori. Non mollerò mai perché è dura.»

«... la velocità in finale con i portelli compartimento armi aperti è centoventi più carburante più dieci, giusto?»

«Vediamo, Johnny, è così "salire a venticinquemila piedi e battere le ali"? Venticinquemila piedi! Ragazzi, noi voliamo su dei JET!»

«Mai pensato che ce l'avrei fatta fino alla Scuola Basica. Abbiamo fatto molta strada dalla selezione al volo...»

Dietro il tranquillo chiacchierare c'è il rombo di turbine in volo notturno mentre il secondo corso impara e il lampo di una luce d'atterraggio risplende per un istante sulla parete di fronte alla mia finestra aperta.

Sonno leggero. Voci degli anziani vicino alla finestra quando ritornano dal volo notturno. «Non avevo mai visto niente di simile finora! Era solo al novantacinque % e il suo scarico era rosso brillante... veramente rosso!»

«... allora Mobile mi disse di salire nel Settore Uno a trentamila piedi. Non sapevo nemmeno trovare il campo, figurati il Settore Uno...»

Il mio orologio luminoso dell'Air Force segna le 0300. Strani sogni. La bella bionda mi guarda. Mi rivolge una domanda. «Qual è la tua velocità virando in base con trecentocinquanta galloni di carburante a bordo?» Un affollato e fantasticamente complicato cruscotto con un enorme altimetro che indica 30.000 piedi. Caschi con visiere parasole, seggiolini eiettabili dipinti di rosso, strumenti, strumenti.

Il sonno se ne va infiltrandosi nel cuscino e la notte è calma e buia. Che cosa fare se l'amperometro indica zero? Batteria *off*... no... batteria *on*... nono... "attivare dispositivo elettrico"... Fuori, il fascio verde e quello bianco intermittente del faro sulla torre di controllo, girano, girano.

Ma ancora una volta i giorni passano e io imparo. Sono impegnato con il corso a terra e le lezioni teoriche; con i primi voli con il T-33; e dopo dieci ore lassù con un istruttore nel seggiolino posteriore, con il volo da solista. Poi con il volo strumentale e con il controllo di precisione di un aereo in qualsiasi tipo di tempo. Con il volo in formazione. Con la navigazione.

Sarebbe veramente un gran divertimento se avessi la certezza di finire con successo il Corso Basico e, alla fine, di mettere le ali d'argento. Ma agli inizi il volo strumentale è difficile e la mia classe che era di 112 nella prima fase è ora ridotta a 63. Nessuno è rimasto ucciso in un incidente aereo. Nessuno è saltato fuori o è stato catapultato da un aereo. Per una ragione o per un'altra, per insufficienze di studio o di attitudini militari o di volo, o qualche volta solo perché ne ha avuto abbastanza della routine strettamente controllata, un cadetto fa la valigia una sera e sparisce.

Immaginavo che qualcuno non avrebbe finito il programma, ma me li immaginavo finire in un rogo o nella lucente nuvola turbinante di frammenti di una collisione in aria.

Vi sono delle mancate collisioni. Sto volando come leader in una formazione di quattro T-33. A 375 nodi e un cielo libero sopra, tiro la cloche indietro per cominciare un looping. I nostri aerei stanno giusto

passando la verticale, musi in alto nel cielo azzurro, quando un improvviso bagliore d'argento sfreccia attraverso la nostra traiettoria, e sparisce. Finisco il looping, con i gregari che guardano fiduciosi solo il mio aereo e lavorano sodo per mantenere le loro posizioni, mi giro sul mio seggiolino per vedere l'aereo che per un soffio non ci ha spazzati dal cielo tutti e quattro. Se ne è sicuramente andato come se non fosse mai esistito. Non c'è stato tempo per reazioni o paura o per vedere da dove veniva. C'è stato semplicemente un lampo d'argento nel cielo davanti a me. Ci penso un secondo, poi comincio un altro looping.

Poche settimane più tardi capitò a un cadetto del primo corso che si allenava a fare acrobazie da solo a 20.000 piedi. «Ero nella parte superiore di un Otto Cubano, cominciavo giusto a scendere, quando avvertii un piccolo colpo sordo. Quando mi rigirai, vidi che il mio serbatoio all'estremità alare destra era partito e che la parte terminale dell'ala era a brandelli. Pensai che era meglio tornare a casa.»

Non vide nemmeno il bagliore dell'aereo che lo urtò. Dopo aver atterrato e aver raccontato che cosa era successo, la base restò in attesa dell'altro aereo. In poco più di un'ora, un velivolo tra quelli sulla lista dei decolli del controllo mobile non ebbe un'ora scritta nella colonna "Ritorno". Numerosi aerei andarono su sfrecciando attraverso la polvere come agili ed efficienti robot alla ricerca del membro del clan che era caduto. Scese il buio e i robot non trovarono niente.

La base era silenziosa e tratteneva il respiro. Le sale mensa dei cadetti erano silenziose, durante la cena. Non tutti sono a casa questa notte. Per favore passami il sale, Johnny. Il rumore delle forchette d'acciaio sulle stoviglie di terraglia. Sentii dire che era uno del secondo corso dell'altro gruppo. Soffocati tintinii, voci basse. Attraverso la stanza, un sorriso. Dovrebbe chiamare da un momento all'altro, ora. Nessuno vuole dell'altro latte? Non puoi uccidere un anziano.

Il giorno dopo, attorno ai tavoli verde oliva nella sala convegno, ricevemmo la versione ufficiale. Puoi uccidere un anziano. Guardiamoci attorno, ragazzi; ricordatevi che ci sono nel cielo sessanta aeroplani solo di questa base, durante il giorno. Qui voi non siete piloti di bombardieri, tenete quella testa su un perno e non smettete mai di guardarvi attorno.

Ricevemmo le istruzioni ed effettuammo la missione.

Poi, all'improvviso, ce l'abbiamo fatta. Un mattino presto, una perfetta formazione del primo corso in rivista mentre noi stavamo sul riposo, un

passaggio di sedici velivoli, un discorso di un generale e del comandante della base.

Risposero al mio saluto, mi strinsero la mano, mi appuntarono un freddo paio di piccole ali che riflettevano un sottile raggio d'argento. Ce l'ho fatta. Vivo. Poi ci sono ordini per l'addestramento avanzato in volo e il gruppetto pieno di gloria destinato agli F-84F. Sono un pilota. Un pilota brevettato dell'Air Force. Un pilota da caccia.

La notte tedesca è fonda intorno a me, e nella mia soffice cuffia ci sono le forti scariche che arrivano dal fuoco blu che inonda il mio parabrezza attraverso l'antenna a bassa frequenza nel ventre del mio aereo. Il sottile ago del radiocompass sta diventando via via sempre più agitato, inclinandosi a destra, sempre a destra della rotta; tremando per un secondo in quella posizione, girando indietro verso Spangdahlem dietro di me, inclinandosi di nuovo verso la punta dell'ala destra. Sono di nuovo contento di avere il TACAN.

L'aria è tranquilla e immobile come vetro liscio, ma stringo di nuovo la mia cintura di sicurezza e le cinghie e aumento l'intensità dell'illuminazione dell'abitacolo. La luce intensa, come dicono durante il corso a terra, danneggia la visione notturna. Stanotte non importa, dal momento che non c'è niente da vedere al di là del plexiglass, e la luce mi permette di leggere più facilmente gli strumenti. E con la luce forte non sarò accecato dai lampi. Sono ben legato, ho i guanti, il sottogola del casco è allacciato, la lampo del mio giubbotto di volo è chiusa, i miei stivali sono ben stretti e caldi. Sono pronto per tutto quello che il brutto tempo ha intenzione di offrirmi. Per un momento mi sento come se dovessi spostare l'interruttore delle armi su *armi,* ma è un irrazionale pensiero fluttuante. Controllo di nuovo che lo sghiacciatore sia inserito, il riscaldamento al pitot on, schermi motori retratti. Vieni e prendimi, temporale. Ma l'aria è tranquilla e immobile; minuto dopo minuto accumulo prezioso tempo di volo strumentale reale, da sommare a quello richiesto per ottenere l'abilitazione strumentale avanzata.

Sono pazzo. Sono qui nervoso come un gatto e penso a una tempesta che probabilmente si è già dissolta lontano dalla mia rotta. E sopra 30.000 piedi perfino le peggiori tempeste non sono così violente come lo sono a bassa quota. Da quel che ricordo, è raro trovare molta grandine nei temporali ad alta quota, e non è mai stato dimostrato che il fulmine sia la causa diretta di qualche incidente aereo. Queste precauzioni complicate

diventeranno puerili quando starò camminando sulla scala di legno scricchiolante verso la mia stanza dopo aver atterrato, fra mezz'ora, a Chaumont, e mi toglierò gli stivali e finirò la lettera a casa. Tra due ore sarò profondamente addormentato.

Tuttavia, sarà bene completare questo volo. Non sarò mai un buon pilota da intercettazione ogni tempo. Forse con l'allenamento potrei abituarmi a ore e ore di brutto tempo e tempeste, ma ora sono proprio contento del mio cacciabombardiere e del mio compito di sparare a cose che posso vedere.

Ho sentito che ai piloti degli intercettori non è permesso nemmeno fare un tonneau: è dannoso per gli apparati elettronici. Che triste modo di vivere, diritti e livellati e strettamente sugli strumenti tutto il tempo. Poveri ragazzi.

Posso invidiare, solo un po', al pilota di F-106 il suo grosso intercettore dalle ali a delta. E lui può, solo un po', invidiare la mia missione. Ha l'ultimo tipo di aereo e un motore pieno di velocità pura. Il suo grande delta grigio sarebbe un buon aereo da combattimento, ma lui vola giorno dopo giorno, sotto tendina, all'attacco di piccole macchie sfumate di luce verde sullo schermo del suo radar. Il mio 84F è più vecchio e più lento e presto dovrà essere trasformato da scultura d'alluminio vivente a ricordo di un aereo scattante e scintillante, ma la mia missione è una delle migliori che un pilota da caccia possa effettuare.

FAC, per esempio. Forward Air Controller (Controllore Aereo Avanzato). L'emozione di un volo a bassa quota con il collimatore su una colonna di camion dell'Aggressore. FAC. «Checkmate, qui Bipod Delta, ho scoperto truppe e due carri che si muovono nella mia direzione. Sono sulla collinetta proprio a sud del castello sulla strada non asfaltata. Li avete in vista?»

Le verdi colline della Germania sotto di me, la scacchiera di un altro gioco di guerra. Che lavoro per un pilota da caccia, essere un FAC. Aggregato alla fanteria, nel fango, con una jeep e una radio ricetrasmittente, a guardare i tuoi amici che vengono all'attacco. «Ricevuto, Delta. Abbiamo il castello e la strada in vista, ma non il bersaglio.» Una spruzzata di punti nell'erba vicino alla strada. «Da dove eravate avreste dovuto vederli. Mantieni la tua distanza, Due.»

«Qual è il tuo armamento, Checkmate?»

«Napalm simulato e mitragliatrici. Il primo passaggio sarà con il napalm.»

«Ti vuoi sbrigare? I carri stanno accelerando; devono avermi visto.»

«Ricevuto.»

Mi concentro sulla cloche e la manetta. Il mio aereo balza avanti e si lancia in un velocissimo passaggio sulla strada. Eccoli, i carri sono là, lunghe scie di polvere e di erba spruzzata lontano, dietro ai loro cingoli. È come se fossero stati sorpresi nella cera che si raffredda, mi muovo quindici volte più veloce di loro. Prendili giù verso il ponte attaccando da dietro. Nella sua cera lui comincia a girare, vomita erba da sotto il cingolo destro. Inclino le mie ali, sempre leggermente, e mi sento fiducioso, onnipotente, come un'aquila che piomba dall'alto su un topo. Sul carro ci sono uomini che si tengono aggrappati alle strutture. Non mi sentono, ma mi vedono, guardando indietro al di sopra delle loro spalle mimetizzate. E io vedo loro. Che modo di vivere, aggrappati con tutte le vostre forze al dorso di un blocco d'acciaio da 50 tonnellate che si precipita attraverso un prato. Nel tempo che mi ci vuole a contare fino a tre, il carro, bloccato mentre curva, si dispone per un momento nel mio parabrezza, la losanga più bassa nel mio collimatore gli passa sopra e il mio pollice ha sganciato gli immaginari serbatoi di benzina gelatinata da sotto le ali. Non vorrei essere un carrista in tempo di guerra nemmeno per tutto l'oro del mondo. Tiro su. Stretta virata a destra. Guardo indietro. Il carro si sta fermando, obbediente alle regole del nostro gioco. Il Due sta spezzando la sua nera ombra a freccia sopra la botola del secondo carro. I carri armati sono bersagli talmente facili. Immagino che sperino solo di non venir colti da un attacco aereo. «Bel lavoro, Checkmate. Pensa alle truppe ora, vuoi?» Una richiesta amichevole da parte di un uomo che sta guardando da terra lo spettacolo che così spesso è stato osservato dal suo parabrezza. In guerra, ora, ci preoccuperemmo del fuoco delle armi leggere e dei missili antiaerei, ma avremmo già deciso che quando dovrà venire il nostro giorno, verrà e la preoccupazione durerà poco. Giù sulle truppe. Truppe piuttosto pacifiche, queste. Conoscendo il gioco, e non avendo spesso la possibilità di osservare una manifestazione aerea tutta per loro, stanno lì e ci guardano arrivare. Uno alza le braccia in una insolente V. Mi inclino di nuovo, molto leggermente, per dirigermi direttamente verso di lui. Lui e io abbiamo un piccolo personale scontro di opinioni. Basso. Risalgo la china del lungo prato verso il mio antagonista. Se ci sono fili telefonici che attraversano il prato, avrò abbastanza spazio per passarci sotto. In guerra, il mio antagonista sarebbe stato colto da una grandine di colpi perforanti

incendiari di sei mitragliatrici Browning calibro 50. Ma benché questa non sia una guerra vera, è una vera sfida che mi ha lanciato. Prova a farmi abbassare. Siamo tutti così bambini al mondo! Faccio un ultimo aggiustamento cosicché i miei serbatoi ausiliari passeranno ai lati delle sue mani levate se non si piegherà. Vedo le braccia che cominciano a barcollare quando sparisce dalla mia vista, sotto il muso. Se non si è piegato, è stato scaraventato giù dallo spostamento d'aria provocato dai gas di scarico. Ma è coraggioso, quest'uomo. Normalmente sparpagliamo le truppe come se fossero stormi di uccellini attorno alla cima delle colline. Viro per un altro passaggio da un'altra direzione, guardando, dall'improvvisa altezza raggiunta nella richiamata, per vedere il mio amico. Un punto è uguale a un altro.

Un altro passaggio, eseguito forse un po' troppo basso, dal momento che il mio amico si getta a terra perfino prima che io passi sopra di lui. Quello è veramente molto basso. Un punto è uguale a un altro. Non puoi distinguere bene le cose quando ti muovi a 160 metri al secondo al di sopra del l'erba. Puoi solo dire che quei punti sono uomini.

In una missione FAC vicino alla cortina di ferro ci venne richiesto di volare verso est per due minuti per trovare il nostro controllore. Due minuti verso est ci avrebbero portato oltre il confine e nello spazio aèreo sovietico. Spazio aereo nemico. Il controllore voleva dire "ovest". Le colline non erano per niente diverse dall'Altra Parte. Quando virammo verso ovest mi guardai attorno e osservai il paese proibito. Non vidi barriere, niente cortine di ferro, nessuno strano colore della terra. Solo il verde ondulato delle colline, piccoli villaggi grigi sparpagliati. Senza la mia bussola e le carte, con il confine est-ovest fortemente marcato in rosso, avrei pensato che i villaggi degli uomini che vidi all'Est erano proprio come quelli dell'Ovest. Fortunatamente, avevo la carta.

«Che cosa ne diresti di un passaggio ad alta velocità per le truppe, Checkmate?»

«Certamente» dico sorridendo. Per le truppe. Se fossi un pilota da caccia abbandonato a terra con l'esercito verde oliva, niente allevierebbe la mia solitudine meglio di un contatto a 500 nodi con i miei amici e i loro aeroplani. Così, un passaggio per le truppe. «Dacci dentro, Checkmate.» E, manetta completamente aperta, il motore beve carburante a 7.000 libbre all'ora. Attraverso il prato, più veloce di una freccia scoccata da un potente arco, questa volta diretto verso il gruppo di punti vicino alla jeep con la

radio del FAC. 510 nodi e io rappresento la gioia. Loro amano il mio aereo. Vedono la sua bellezza. Vedono la sua velocità. E anch'io amo il mio aereo. In un batter d'occhio il FAC e la sua jeep sono spariti. Tiro su, molto su, muso alto nel cielo blu lattiginoso. E ci rovesciamo. Terra e cielo gioiosamente uniti in una sfocatura di smeraldo e turchese. Fermo prontamente la rovesciata, sotto sopra, riporto di nuovo il muso sull'orizzonte, giro di nuovo per tornare in volo diritto e livellato. Il cielo è un posto per vivere e fischiettare, per cantare e per morire. È un posto che è stato fatto per dare alla gente una posizione da cui guardare giù, sopra tutti gli altri. È sempre fresco e sveglio e pulito e freddo, perché quando le nuvole coprono il cielo o riempiono il posto dove dovrebbe esserci il cielo, lui non c'è. Il cielo è il posto dove l'aria è ghiaccio e tu la respiri e la vivi e desideri poter galleggiare e sognare e correre e giocare per tutti i giorni della tua vita. Il cielo è là per tutti, ma solo pochi lo cercano. È tutto calore, tutto caldo e freddo, tutto ossigeno e foglie e aria dolce e aria salata e aria fresca e cristallina che non è mai stata respirata prima. Il cielo ruota attorno a te, sibilando sopra la tua testa e il tuo viso, entra nei tuoi occhi e intorpidisce le tue orecchie in un freddo che è lucente e acuto. Puoi berlo e masticarlo e inghiottirlo. Puoi lacerare le tue dita nella furia del cielo e nel vento forte. È la tua vera vita dentro di te e sopra la tua testa e sotto i tuoi piedi. Tu gridi una canzone e il cielo la spazza via, facendola turbinare e precipitandola nella vigorosa aria liquida. Puoi salire fino alla sua sommità, cadere con lui che turbina e si precipita addosso a te, in caduta libera, braccia aperte, afferrando l'aria con i tuoi denti. Sostiene le stelle di notte così fermamente come sostiene il sole cocente di giorno. Tu gridi una risata di gioia, e il soffio del vento è là per portarla mille miglia lontano.

Nel mio tonneau in allontanamento dal FAC, amo tutti. Questo, tuttavia, non mi impedirà di ucciderli. Se quel giorno arriva.

«Bello spettacolo, Checkmate.»

«Sempre a tua disposizione. Bravo.» Così, questa è la gioia. La gioia riempie tutto il corpo, non è vero? Perfino le dita dei miei piedi sono piene di gioia. Per questo l'Air Force si sente in dovere di pagarmi. No. Non mi pagano per le ore in cui volo. Mi pagano per le ore in cui non volo; quelle ore incatenato a terra sono le sole nelle quali i piloti si guadagnano lo stipendio.

lo e poche migliaia di altri piloti da caccia viviamo in un sistema che è stato chiamato grande fratellanza. Ho sentito più di una volta la frase

"arroganti piloti da caccia". Abbastanza stranamente, visto come si tende a generalizzare, si tratta di frasi ben scelte.

Un pilota di plurimotore da bombardamento o un pilota da trasporto o un navigatore o un ufficiale dei servizi dell'Air Force è sempre e comunque un essere umano. Ma questa è una conclusione che devo sforzarmi di raggiungere, e in pratica, a meno che non sia necessario, non parlo con loro. Ci sono stati alcuni piloti di plurimotori incontrati in basi dove sono stato in passato. Sono felici di pilotare grossi e pesanti aerei e di vivere in un mondo di basse quote e voli lunghi e caffè e sandwich in cabina. È proprio questo accontentarsi di tale esistenza monotona e priva di avventure che li divide dai piloti da caccia.

lo appartengo a un gruppo di uomini che volano soli. C'è un solo seggiolino nell'abitacolo di un aereo da caccia; non c'è spazio per un altro pilota che sintonizzi la radio nel brutto tempo o parli con i centri di controllo del traffico aereo o aiuti nelle procedure di emergenza. Non c'è nessun altro a rompere la solitudine di un lungo volo di navigazione. Non c'è nessun altro a prendere decisioni. Faccio tutto da me, dall'accensione del motore al suo spegnimento. In una guerra affronterò da solo i missili, la. contraerea e il fuoco delle armi leggere sul fronte. Se morirò, morirò solo.

Per tutto questo, e poiché questo è l'unico modo che mi piace, non amo passare il mio tempo con i piloti di plurimotori che vivono dietro le linee dell'avventura. È un atteggiamento arrogante e ingiusto. La differenza tra un pilota nell'abitacolo e molti nella cabina non dovrebbe essere sufficiente a tenerli lontani. Ma c'è una barriera invalicabile tra me e l'uomo che preferisce la vita del basso e lento.

Una volta provai a spezzare la barriera. Una sera parlai con il pilota di un gruppo della Riserva che era stato costretto a lasciare i suoi F-86H per i quadrimotori da trasporto. Se ci fosse mai stato un legame comune tra volare su un monomotore e volare su un plurimotore, avrei potuto vederlo negli occhi di quest'uomo.

«Come ti trovi su un plurimotore dopo il *Sabre?*» chiesi; le luci danzavano sull'acqua della piscina davanti al club degli ufficiali.

Avevo pescato il pilota sbagliato. Era nuovo del gruppo, appena trasferito.

«Non ho mai volato su un ottantasei e non desidero volarci» disse.

La parola "ottantasei" suonava strana e straniera nella sua bocca. Scoprii

che c'era stato un completo avvicendamento di piloti in quel gruppo quando i suoi aerei cambiarono da caccia intercettori a trasporti pesanti, e che il mio interlocutore aveva una mentalità da plurimotore. Le ali d'argento sopra il suo taschino erano fatte della stessa lega delle mie, ma lui viveva in un altro mondo, dietro un muro senza cancelli. Sono passati mesi da quella sera, e da allora non ho mai più pensato di parlare con un pilota di plurimotore.

Ogni tanto un pilota di monomotore è preso in una rete di circostanze che lo fa trasferire da un gruppo da caccia ai ranghi dei piloti di plurimotori, che lo costringe a imparare la coppia motrice e il pannello degli interruttori posto sul soffitto della cabina e le procedure di messa in bandiera delle eliche. Ne ho conosciuti tre. Lottarono furiosamente contro il cambiamento, senza successo. Per un po' volarono su aerei plurimotori con la loro mentalità da monomotori, ma in meno di un anno tutti e tre furono esonerati dal servizio attivo nell'Air Force su loro richiesta.

Il programma che trasformava piloti da caccia in piloti da trasporto un tempo era stato piuttosto intenso, coinvolgendo centinaia di piloti di monomotore. Poco dopo, forse per coincidenza, lessi un articolo che lamentava la perdita di giovani piloti dell'Air Force passati alla vita civile. Avrei volentieri scommesso che qualche statistica interessante aspettava l'uomo che per primo sondò la percentuale di piloti da caccia che rimanevano dopo essere stati costretti a pilotare aerei plurimotori. Il codice dell'Air Force è che qualsiasi ufficiale dovrebbe essere in grado di adattarsi a qualsiasi posizione assegnatagli, ma il codice non riconosce il tremendo abisso che c'è tra la formazione e il modo di pensare dei piloti di monomotore e quelli di plurimotore.

La solitudine che ogni pilota da caccia conosce quando è solo con il suo aereo è la caratteristica che gli mostra che il suo aereo è veramente una cosa viva. La vita esiste anche nei plurimotori, ma è più difficile trovarla in mezzo al parlare dell'equipaggio nell'interfonico, tra i passeggeri che stanno sopportando la turbolenza, mentre il capo equipaggio chiede il vassoio del pranzo. È un sacrilegio mangiare mentre piloti un aereo.

La solitudine è quella chiave che dice che la vita non è confinata alle cose che crescono dalla terra. L'interdipendenza tra il pilota e l'aereo in volo dimostra che uno non può esistere senza l'altro, che noi dipendiamo realmente uno dall'altro per la nostra esistenza. E abbiamo fiducia uno dell'altro. Il motto di un gruppo da caccia riassume il modo di pensare dei

piloti da caccia ovunque: *possiamo battere qualsiasi uomo in qualsiasi terra in qualsiasi gioco egli possa proporre per qualsiasi posta egli metta a disposizione.*

In contrasto, lessi sulla parete della Sala Operazioni in una base di plurimotori: *Il difficile l'affrontiamo con cautela. L'impossibile non lo tentiamo.* Non ci potevo credere. Pensai che doveva essere stata l'idea di qualcuno per uno scherzo in quel giorno. Ma la scritta era chiaramente leggibile e un po' grigia, come se fosse stata lì da molto tempo. Fu una gioia scrollare la polvere di quella

756

pista dalle mie ruote ed essere di nuovo fuori in un cielo fatto per i piloti da caccia.

È dall'orgoglio che deriva la mia arroganza. Ho una storia di sacrificio e di trionfo e di orgoglio. Come pilota del mio *Thunderstreak,* un aereo costruito per lanciare razzi, bombardare e mitragliare il nemico a terra, la mia storia risale agli uomini che volarono sul P-47, il *Thunderbolt* della seconda guerra mondiale. Le stesse colline che sono sepolte sotto di me questa notte ricordano il tarchiato, squadrato Jug di vent'anni fa; e i silos di cemento che erano le torri della contraerea, portano tuttora i segni dei proiettili dei suoi attacchi a bassa quota e del le sue otto mitragliatrici calibro 50.

Dopo i piloti di Jug in Europa vennero i piloti di Hog della Corea per fronteggiare la cortina d'acciaio che avanzava. Essi volavano su di un altro aereo della Republic: l'F-84G *Thunderjet* dalle ali diritte, e giocarono quotidianamente giochi d'azzardo con la contraerea e i proiettili di fucile e i cavi attraverso le valli e i Mig che si insinuavano tra gli 86 in ricognizione. Non ci sono molti piloti di 84G della Corea che sopravvissero a quei giochi; come, se scoppiasse una guerra domani in Europa, non ci saranno molti piloti di 84F sopravvissuti.

Oltre a me e al mio Superhog, l'F-84F, ci sono i piloti degli F-100D Super Sabre che durante gli anni della guerra fredda hanno montato di guardia in tutto il mondo. E dopo di loro gli uomini che volano sul più moderno degli Hog, l'F-105D *Thunderchief,* che può attaccare bersagli a terra, nel brutto tempo, soltanto con l'ausilio del radar.

Il mio aereo e io siamo parte di una lunga catena che si snoda dalle nebbie del passato a quelle del futuro. Già oggi noi siamo antiquati; ma se cominciasse una guerra in un prossimo futuro, saremmo, almeno,

coraggiosamente antiquati.

Riempiamo le caselle dei nostri diagrammi d'addestramento con crocette nere di matita grassa sul cellofan; le crocette allineate sotto il titolo: «Navigazione a bassa quota senza radioaiuti» e «Missione profilo» e «Decollo con massimo carico». Tuttavia, siamo certi che non sopravviveremo tutti alla prossima guerra.

Freddamente, concretamente, è stabilito che non voleremo soltanto contro le armi leggere e i cavi e la contraerea, ma anche contro i nuovi ritrovati della tecnica nella testata di un missile terra-aria. Ho pensato spesso, dopo aver osservato i film dei nostri missili terra-aria in azione, che sono lieto di non essere un pilota di cacciabombardieri russi. Mi chiedo se c'è anche un pilota russo, dopo aver visto i propri film, grato in cuor suo di non essere un pilota di cacciabombardieri americani.

Ogni tanto parliamo di missili; discutiamo sulla loro esistenza e i vari metodi per evitarli. Ma per evitarli bisogna sapere che ci stanno dando la caccia, e, durante una incursione, saremo concentrati sul bersaglio, non staremo a preoccuparci del fuoco o della contraerea o dei missili lanciati contro di noi. Combineremo la nostra difesa con la nostra offesa, e spereremo.

Parlando concretamente, ci ricordiamo che i nostri aerei possono ancora piazzare sul bersaglio tanto fuoco quanto può fare ogni altro caccia. Lo fa senza l'accuratezza del radar dell'F-105, ma il fuoco raggiunge ugualmente il bersaglio. Le nostre parole sono per lo più vere, ma c'è una lunga battaglia mentale per sommergere quelle altrettanto vere che il nostro aereo è vecchio, e che fu progettato per combattere in un'altra era di guerra. Voliamo con un senso di inferiorità coraggiosamente sepolto. Come americani dovremmo volare su moderni aerei americani. Non c'è aereo da appoggio tattico più vecchio e più lento dei nostri in tutta la NATO.

I francesi volano sugli F-84F, ma ora stanno passando sui *Mirage* e i *Vautour* costruiti per il cielo moderno. La Luftwaffe sta volando sugli F-84F, ma sono abbastanza avanti nel passaggio sugli F-104G. I canadesi stanno volando sui Sabre MARK-VI, contemporanei degli F-84F, e ora stanno cambiando per i loro CF-104G.

Noi voliamo sui nostri 84F e sulle voci senza fine di nuovi modelli che devono arrivare. Avremo presto gli F-100D. Avremo presto gli F-104. Avremo presto gli F-4H della marina. Prima dell'inizio dell'anno gli F-105.

C'è da qualche parte l'ultimo aereo destinato a noi che ci aspetta. Ma non ha ancora mostrato la sua faccia e noi non parliamo della nostra inferiorità. Facciamo quello che possiamo con quello che abbiamo, come facevano i piloti dei *Curtiss* P-40 all'inizio della seconda guerra mondiale.

I piloti che sono nel mio reparto oggi sono un gruppo di uomini così eterogeneo quanto può esserlo un gruppo pescato a caso nelle onde della vita civile. C'è un giovane tenente, un venditore di articoli casalinghi, che ha appena iniziato a collezionare i primi leggeri graffi sui suoi galloni d'oro. C'è un maggiore che volò sui *Mustang* e sui *Thunderbolt* durante incursioni di tanto tempo fa sulla Germania. C'è un avvocato, con avviata clientela; un ingegnere elettronico; tre piloti di compagnia aerea; due neolaureati il cui unico introito proviene solo dal volare nella Riserva. Ci sono coloro che hanno successo e i falliti. Ci sono i calmi e gli incostanti. Chi legge libri e chi è in cerca di avventure.

Osservandoli da vicino, puoi trovare delle costanti comuni; la maggior parte è intorno ai 30 anni, la maggior parte ha famiglia, la maggior parte ha prestato servizio regolare nell'Air Force. Ma una costante, senza eccezioni, è che sono tutti uomini d'azione. Il più introverso pilota del reparto lascia il suo libro, accuratamente segnato, nella sua cameretta e si lega ogni giorno a 25.000 libbre di aereo da caccia. Guida una squadriglia di quattro aerei attraverso un percorso di bombardamento e di mitragliamento e lancio di razzi e sgancio di armi nucleari. Esegue decolli ala contro ala con le nuvole a 500 piedi d'altezza e non rivede il terreno fino a quando non esce dalle nubi frastagliate e dalla pioggia gelata a due ore e 900 miglia dalla pista da dove ha decollato. Alterna le lettere alla sua famiglia con una occasionale ripassata delle procedure di emergenza in volo, e, occasionalmente, le mette in pratica quando una luce rossa d'allarme si accende nel suo abitacolo, o il suo ruotino rifiuta di scendere quando è il momento di atterrare. Ci sono quelli che parlano ad alta voce, e forse con troppo poca umiltà, ma quegli stessi fanno dimenticare le loro parole con l'azione ogni volta che salgono su un aereo. Ci sono notti al club degli ufficiali, quando bicchieri di whisky vanno a pezzi contro le ruvide pareti di pietra, ci sono fumate colorate lanciate nelle stanze chiuse dei compagni addormentati, c'è una canzone, non proprio rispettosa, che parla del comandante di stormo.

Ma puoi contare sull'arrivo dell'alba, e con essa le esplosioni dei motori che partono nel vento freddo. Prendiamo, per esempio, il tenente Roger

Smith il quale la notte scorsa introdusse con destrezza quattro petardi accesi nella stanza dell'ufficiale addetto agli approvvigionamenti dello stormo. Ce n'era abbastanza per una corte marziale. Ma nella confusione non fu identificato, e questa mattina vola come numero Due in una missione di appoggio contro le Forze Attaccanti a Hohenfels. Non puoi distinguerlo, sotto la maschera a ossigeno e la visiera abbassata, dal capitano Jim Davidson, leader, che sta chiedendo un vettoramento radar per il bersaglio. Davidson ha passato la notte a scrivere a sua moglie e a dirle, tra le altre cose, che non aveva nessuna ragione di credere che il reparto sarebbe stato tolto dal servizio attivo prima della fine del periodo assegnato. I due caccia scendono dall'alto in formazione stretta, indicando gli stessi 450 nodi sugli identici anemometri. «Colonna di carri armati a ore dieci, basso» Davidson chiama. E virano insieme all'attacco.

Uomini d'azione, e ogni giorno nuove azioni. Nella mano destra, guantata, la possibilità di vita o di morte.

La voce forte e con pronuncia scorretta che perseguita il pilota di plurimotore al bar appartiene a un uomo chiamato Roudabush, che, un anno fa, contro tutte le norme, atterrò di notte su un caccia con motore piantato, senza corrente elettrica e quindi senza luci, in un aeroporto in Virginia. Rifiutò di saltar fuori dall'aereo e di sganciare i serbatoi ausiliari sopra la città di Norfolk, e fu rimproverato.

«Ti dici a te stesso che salterai fuori se ti pianta di notte,» disse una volta «ma quando guardi giù e vedi tutte le luci della città... cambi subito idea.»

Quando hai a che fare con un uomo del genere, non ti importa di come parla. Voli con lui e sei orgoglioso di farlo.

Johnny Blair, che si appoggia al bancone di mogano del bar, agitando i cubetti di ghiaccio nel suo bicchiere e sorride debolmente alla battuta di Roudabush, ha una piccola cicatrice sulla mascella. Poco dopo mezzogiorno, un giorno della sua vita, stava incominciando una procedura di bombardamento a bassa quota, a 500 nodi di velocità e a 100 piedi d'altezza, quando sentì un colpo sordo e gli allarmi di sovratemperatura e di incendio scattarono. Tirò su, sentì un altro colpo, e l'abitacolo si riempì di fumo. Senza una parola al suo gregario, spense il motore, fece saltar via il tettuccio, e premette il grilletto sul bracciolo destro. Per alcuni secondi quel pomeriggio lottò per liberarsi dal seggiolino d'acciaio che precipitava, 800 piedi sopra una foresta di pini. Il sistema automatico di apertura del paracadute non funzionò. Immediatamente, d'istinto, azionò l'apertura

normale, con il mondo turbinante verde e blu attorno a lui. Fece una sola oscillazione appeso al paracadute prima di finire tra le cime degli alberi, e quindi fu sbattuto per terra. Perse il casco e la maschera nel saltar fuori, e un anonimo ramo sfregiò la sua mascella. Poi tutto era finito, l'uomo interiore si ritirò, mentre apriva la calotta del paracadute per essere avvistato dagli elicotteri del soccorso, soffrendo debolmente per lo shock, e raccontava la vicenda semplicemente e senza enfasi a chiunque potesse interessare. Comunque, non ne parla e, a parte la cicatrice, è il tipo di persona che ti porterebbe a dire: "Ecco un tipico insegnante di geometria nella scuola superiore". Ed è proprio così.

Ci vuole un po' di tempo per imparare a riconoscere molti di questi uomini come amici, dato che molti di loro, per paura di essere considerati spacconi o sedicenti superuomini, non parlano di pericoli o disastri nei boschi ai quali sono sfuggiti per miracolo a chiunque chieda qualcosa. Gradualmente, con più tempo, il nuovo arrivato nel gruppo scopre che Blair ha avuto un interessante lancio a bassa quota, che Roudabush "poteva essere baciato da quella puttana della morte" quando il suo aereo planò nel buio verso quella pista in Virginia; che Travas finì contro un bersaglio aria-aria quando erano fatti di tessuto di plastica e tubi d'acciaio, e si trascinò dietro 35 chili di acciaio e 10 metri di polietilene, incastrato nella sua ala.

E il gruppo impara, gradualmente, che il nuovo arrivato ha avuto la sua parte di esperienza nel mondo al di sopra della terra.

Mi giro sulla destra, nella rossa oscurità, e abbasso il volume del radiocompass fino al minimo. Ora riporta solo frammenti del nominativo di Spangdahlem dietro di me, ed è diventato più un indicatore di temporali che uno strumento di radionavigazione. Questo non è un male, con il TACAN che funziona bene, e sono lieto di avere un indicatore dei temporali così affidabile. C'è un tenue lampo nel grigiore alla mia destra, una momentanea impressione di luce che istantaneamente se ne è già andata.

Abbassare il volume del radiocompass è stato un breve intervallo, e la routine del controllo incrociato continua. Diritto e livellato. Assetto e velocità. Pallina e paletta. Nessuna deviazione dal bersaglio. Come se avessi un Ordigno sotto le mie ali.

Ci sono Ordigni, ci sono Pulci e ci sono Blue Boys, tutti nomi per la forma che ospita qualche milione di neutroni strettamente controllati di cui

è fatta una bomba atomica. O, più propriamente, un Congegno Nucleare. È sempre chiamato Congegno.

La missione primaria di molti reparti da caccia tattici è oggi una missione strategica, e i numeri di varie unità da caccia sono seguiti dalle lugubri lettere SD.

SD sta per Special Delivery (Sgancio Speciale) e significa che i piloti passano ore studiando bersagli in remoti angoli del mondo e imparando parti selezionate della fisica nucleare. Poi si allenano a fare un nuovo tipo di bombardamento, volano soli e solo la prima bomba conta per il punteggio. Un pilota che è stato lontano dall'abitacolo di un caccia fin dai tempi della Corea non riconoscerebbe un cruscotto pieno di interruttori e luci per lo sgancio di armi nucleari. Ma è un cruscotto importante oggi.

Parte del mio lavoro è sapere come sganciare un Ordigno, e lo metto in pratica coscienziosamente. Il piazzamento di un Ordigno sul bersaglio comincia con un vortice di carte e compassi, angoli e misurazioni. Da tutto questo emergono poche cifre segretissime che vengono date in pasto a un paio di computer montati sul mio aereo.

Normalmente le missioni sono condotte con una sola piccola bomba da addestramento di 25 libbre per registrare l'efficacia dello sgancio, ma una volta all'anno devo volare con un vero e proprio Ordigno sotto la mia ala sinistra. Questo è per ricordarmi che quando porto una vera bomba atomica, devo mantenere un po' di pressione sulla cloche verso destra per mantenere le ali livellate al decollo.

Un Ordigno da allenamento è liscio, aerodinamico e non sgradevole. Il vero Congegno, che ha esattamente la stessa forma, è la più orribile massa di metallo che io abbia mai visto. Muso piatto, verde oliva e pesante, è come un'avida remora deforme attaccata alla liscia ala a freccia del mio aereo.

Come ogni altro pilota del gruppo sono entrato a far parte dell'Air National Guard perché mi piace volare. Con il mitragliamento e con l'attacco con i razzi e il bombardamento convenzionale, naturalmente, la nostra missione passa i confini del regno del mero volo ed entra nel regno della distruzione delle macchine nemiche e delle truppe nemiche. Ma montare un Congegno sull'aereo è, per quanto riguarda i piloti, un passo di troppo. Non mi piace per niente; ciononostante l'Ordigno è parte della mia missione, e imparo a lanciarlo e a colpire il bersaglio.

Mantengo la pressione a destra sulla cloche, carrello su e flap su e volo a

bassa quota verso il bersaglio. Gli alberi passano veloci di sotto, il cielo è lo stesso cielo francese in cui ho volato per mesi, l'abitacolo attorno a me è lo stesso, e non vedo il Congegno sotto la mia ala. Ma le luci sulla sua scatola di controllo scintillano in pieno di fronte a me, e sono conscio della sua vicinanza. Mi sento come se stessi vicino a un gorilla legato con sottili catenelle, mentre sta per svegliarsi. Non mi preoccupo dei gorilla.

Le luci mi dicono che il Congegno si sta svegliando, e io rispondo premendo i giusti interruttori al momento giusto. Il Punto Iniziale mi si precipita incontro dall'orizzonte, e respingo in fondo alla mia mente il disgusto per il mostro quando preparo un altro pannello di interruttori nell'ultima combinazione di movimenti che prelude al suo sgancio. Cento percento dei giri.

L'ultimo villaggio dai tetti rossi passa veloce sotto di me, e il bersaglio, una piramide di barili bianchi, è appena visibile alla fine della sua linea di avvicinamento. Cinquecento nodi. Interruttore giù, pulsante premuto. I timer cominciano il loro compito, i circuiti sono pronti per lo sgancio. Un paio di centimetri più in giù verso le cime degli alberi. Non volo spesso a 500 nodi a volo radente, e si vede bene che mi sto muovendo velocemente. I barili ingrandiscono. Vedo che il loro colore bianco si sta sfaldando. E la piramide sfreccia sotto di me. Di nuovo sulla cloche dolcemente, fermamente fino a leggere 4G sull'accelerometro e centrare gli indici dell'indicatore che è usato solo per sganciare armi nucleari, centrarli e tenerli là; scommetterei che quei computer stanno macinando i loro piccoli cuori e tutto quel lo che io posso vedere è il cielo nel parabrezza, mantenere G costanti e tenere centrati gli indici, c'è il sole che sta scendendo dietro di me, e WHAM.

Il mio aereo tira secco a destra, stringe ancora di più il looping e tende avanti anche se siamo sottosopra. L'Ordigno ha rilasciato me più di quanto io non abbia rilasciato lui. I piccoli barili bianchi sono ora seimila piedi direttamente sotto il mio tettuccio. Non ho modo di dire se è stato un bel lancio o no. Quello è stato deciso prima con le carte e i grafici, i divisori e gli angoli. Ho mantenuto gli indici centrati, i computer hanno svolto il loro compito automaticamente, e il Congegno è in viaggio.

Ora, mentre è ancora in aria e sta salendo per l'inerzia che il mio aereo gli ha impresso, il mio compito diventa quello di scappare. Manetta tutta avanti, tiro giù il muso finché non sia bene sotto l'orizzonte, mi rigiro in modo che il sole sia di nuovo sulla mia testa, e via. Se il Congegno fosse

stipato di neutroni invece che di zavorra di cemento, avrei bisogno di ogni momento possibile per la mia fuga, perché ogni momento è un metro più lontano dal l'esplosione che distruggerebbe un F-84F amico altrettanto facilmente che se fosse un bersaglio ostile. Giù la visiera contro l'esplosione-che-dovrebbe-esserci, sposto lo specchietto retrovisore, affondo più che posso nel sedile e volo più veloce che posso verso la Nostra Parte.

Nello stesso istante, il Congegno si è fermato in aria, all'apice del la sua traiettoria. Un lungo filo a piombo passerebbe attraverso il centro della piramide bianca. Poi cade. Soggetta solo ai venti, impossibile fermarla, la bomba cade. Se fosse un vero Congegno in una vera guerra, in questo momento per il nemico sarebbe bene avere la coscienza a posto. L'odio del nemico è stato riflesso nell'odio dell'amico, riflesso attraverso me e il mio aereo e i computer che trasporta.

Ed è troppo tardi. Possiamo dichiarare un armistizio, possiamo improvvisamente renderci conto che le persone sotto la bomba sospesa sono veramente, profondamente, nostri amici e nostri fratelli. Possiamo improvvisamente, totalmente, riconoscere la pazzia delle nostre differenze, e i significati delle loro soluzioni. Ma l'Ordigno ha cominciato a cadere.

Mi sento addolorato? Sento una certa tristezza? Le ho sentite dal momento in cui vidi il primo Congegno da esercitazione sollevato in posizione sotto la mia ala.

Ma amo il mio aereo più di quanto odio il Congegno. Sono la lente attraverso la quale l'astio del mio paese è messo a fuoco in una splendente palla di morte sulla terra del nemico.

Sebbene sia il mio compito, e il mio solo desiderio in guerra, servire il mio paese meglio che posso, io razionalizzo. Non useremo mai, naturalmente, gli Ordigni. I miei bersagli saranno unicamente e completamente militari. Chiunque sarà consumato dal fuoco sarà puro male e odio per la libertà.

C'è un punto in cui perfino la più ardente razionalizzazione è solo un atteggiamento. Spero, semplicemente, di non dover mai sganciare una di quelle cose repellenti su persone vive.

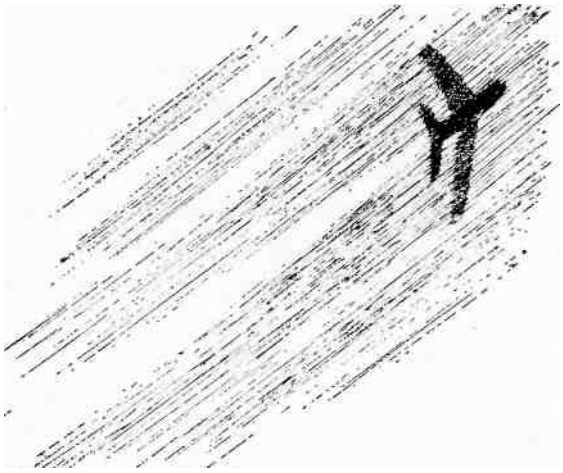
Il tamburo del misuratore di distanza del TACAN ha girato fino a indicare 006 e più in là non andrà, perché sono alto sei miglia nella notte profonda sulla verticale del trasmettitore della stazione TACAN di Wiesbaden. Sono un minuto e mezzo in ritardo sul previsto in un vento che

chissà da dove viene. Entro 30 minuti le mie ruote toccheranno la fredda pista bagnata della base di Chaumont.

Questo pensiero dovrebbe essere rassicurante, ma là a destra vi sono due istantanei bagliori di fulmini, attraverso la mia rotta.

Ancora una volta, preparo il riporto, piego a destra la cloche, volo con gli strumenti, pollice sul pulsante del microfono.

Capitolo quinto



«Rhein Controllo,

Air Force Jet Due Nove Quattro Zero Cinque, Wiesbaden.» La Città Che Non Fu Bombardata.

Silenzio. Di nuovo. «Rhein Controllo, Rhein Controllo; Air Force Jet...» Provo una volta. Due. Tre volte. Non c'è risposta. Sono solo con i miei strumenti, e, all'improvviso, consapevole della mia solitudine.

Muovo il selettore dei canali radio sotto il mio guanto destro; forse posso parlare con Barber Radar. «Barber Radar, Air Force Jet Due Nove Quattro Zero Cinque, passo.»

Una volta. Due. Tre volte. Niente.

Un lampo nelle nuvole davanti. L'aria è sempre tranquilla, lastrica la mia strada. Mantengo la prua. Mantengo la quota.

Una decisione nella mia mente. Se stessi effettuando questo volo solamente per tornare a casa stanotte, ora tornerei indietro. Ho ancora abbastanza carburante per ritornare nell'aria limpida sopra Wethersfield. Con la trasmittente fuori uso, non posso chiedere un vettoramento radar attraverso i temporali che ci sono là davanti. Se non fosse per la grossa

borsa sopra le mitragliatrici, tornerei indietro. Ma c'è, e a Chaumont c'è un comandante di stormo che si aspetta che porti a termine la mia missione. Continuerò.

Posso usare l'ago del radiocompass per individuare i temporali, nella peggiore delle ipotesi li posso evitare volando tra i bagliori dei fulmini. Ma ciononostante è molto più confortante essere una macchia luminosa sullo schermo radardi qualcuno, in attesa di sicure indicazioni sulle chiazze chiare che sono le cellule più attive di un temporale. Proviamo ancora una volta, benché sia ormai certo che la mia radio UHF è completamente morta. Click click click 317.5 megacicli. «Mosella Controllo, Mosella Controllo, Jet Zero Cinque.» Non ho speranza. La sensazione è giustificata, dal momento che non c'è nessuna risposta dalla stanza piena di schermi che è Mosella Radar.

Torna indietro. Dimentica il comandante di stormo. Rimarrai ucciso fra i temporali.

Di nuovo paura, ma sto esagerando, come al solito. Non sarò ucciso in nessun temporale. Qualcun altro, forse, ma non io. Ho troppa esperienza di volo e sto pilotando un aereo troppo robusto per essere ucciso dal cattivo tempo.

Lampo a destra, piccolo lampo a sinistra. Una sottile lingua di turbolenza lambisce il mio aereo, facendo dondolare leggermente le ali. Nessun problema. Fra quaranta minuti attraverserò il piazzale, sotto la pioggia, per andare alla sala operazioni della base aerea di Chaumont. Il TACAN funziona bene, Phalsbourg è 80 miglia avanti.

Amici sono stati uccisi. Cinque anni fa, Jason Williams, compagno di stanza, quando finì contro il bersaglio che doveva mitragliare.

lo partecipavo al briefing prima di una missione di mitragliamento prevista per il pomeriggio, seduto su una sedia girata all'indietro, con le cerniere nelle gambe della mia tuta anti-G aperte e pendenti sul pavimento di legno. Ero là, e attorno al tavolo c'erano altri tre piloti che presto si sarebbero trasformati in aerei. Nella stessa stanza c'era un altro briefing prevolo per una missione di combattimento.

Stavo bevendo un sorso di cioccolata calda da un bicchiere di carta quando il comandante del reparto d'addestramento entrò nella stanza, tuta anti-G gettata su una spalla.

«Nessuno si prepara per una missione di mitragliamento aria-terra?»

Feci un cenno al di sopra della cioccolata e indicai il mio tavolo. «Vengo

a dirvi di andarci piano, di non fissarvi troppo sul bersaglio e di non finirci dentro.» Sollevò una sottile striscia di carta. «Allievo finito contro bersaglio nel volo Range Due questa mattina. Attenzione alla quota minima. Andateci piano oggi, OK?»

Feci di nuovo un cenno. «Chi è stato?»

Il comandante guardò di nuovo la striscia di carta. «Sottotenente Jason Williams.»

Come una tonnellata di mattoni. Sottotenente Jason Williams. Willy. Il mio compagno di stanza. Willy dal largo sorriso e dalla mente aperta e dalle molte donne. Willy che si classificò quarto in una classe di 60 cadetti. Willy, il solo pilota da caccia negro che abbia mai conosciuto. È curioso. Sorrisi e appoggiai il bicchiere.

Ero stupito di me stesso. Che cosa c'è di curioso nel fatto che uno dei miei migliori amici sia finito contro un bersaglio nel deserto? Dovrei essere triste. Morire è una cosa orribile e terribile. Dovrei essere triste. Dovrei trasalire, stringere i denti, dire: "Oh, no!".

Ma non posso trattenermi dal sorridere. Che cosa c'è di così curioso? È quello un nuovo sistema per colpire il bersaglio? Forse che l'84 è riluttante a cambiare direzione durante una picchiata? Forse che, per il solo pilota da caccia negro in tutta la scuola addestramento dell'USAF, l'unica probabilità era quella di schiantarsi a terra? Willy è morto. Sembra triste. Sembra incredibile. Ma non posso trattenermi dal sorridere perché è tutto così curioso.

La riunione è terminata, esco e lego il mio aereo attorno a me, spingo avanti la manetta e vado fuori a mitragliare le rocce e le lucertole sul poligono Numero Tre. Il poligono Numero Due è chiuso.

Capitò di nuovo, qualche mese più tardi. «Avete sentito di Billy Yardley?» Non avevo sue notizie fin da quando terminammo il corso da cadetti. «È finito nel fianco di una montagna in un avvicinamento nel brutto tempo ad Aviano.» Sento campanelli nelle orecchie. Billy Yardley è morto. E io sorrido. Ancora il maledetto, irragionevole, incontrollabile sorriso. Un sorriso d'orgoglio? Sono un pilota migliore di Jason Williams e Billy Yardley perché sono ancora vivo? Kenneth Sullivan si schiantò con un elicottero in Groenlandia. Sully. Una brava persona, un uomo tranquillo, e morì in una roteante nube di neve e pale di rotore. E io sorrido.

Non sono pazzo o folle, o fuori di me, perché ogni tanto lo vedo sulle

facce degli altri quando sentono risuonare quel campanello nelle loro orecchie alla morte di un amico. Sorridono con malinconia e pensano a un amico che sa, ora, quello che ci eravamo chiesti fin da quando fummo abbastanza grandi da domandarci: Cosa c'è oltre il sipario? Cosa c'è dopo questo mondo? Willy lo sa, Billy Yardley lo sa, Sully lo sa. Io no. I miei amici conservano un segreto. È un segreto che conoscono, e che non riveleranno. È un gioco. Lo saprò questa notte o domani o il prossimo mese o il prossimo anno, ma non devo conoscerlo ora. Uno strano gioco. Un gioco curioso. E sorrido.

Posso scoprirlo in un minuto. Ogni giorno durante l'addestramento posso aspettare due secondi di troppo per "tirar su" ed evitare il bersaglio. Posso volare deliberatamente a 400 nodi contro una delle maestose montagne delle Alpi francesi. Posso rovesciare l'aereo sul dorso e tirare giù il suo muso fino a terra. Il gioco può finire in qualsiasi momento in cui io lo voglia. Ma c'è un altro gioco da giocare che è più interessante, ed è quello di pilotare aeroplani e vivere. Un giorno perderò quella partita e imparerò il segreto degli altri; perché non dovrei essere paziente e giocare un gioco alla volta? Ed è quello che faccio.

Andiamo in missione ogni giorno, per settimane che diventano mesi privi di eventi. Un giorno uno di noi non fa ritorno. Tre giorni fa, una domenica, lasciai le pagine del manoscritto che è questo libro accuratamente ordinate sul mio tavolo e uscii per il briefing delle 11,15 in sala operazioni.

La missione prima della mia sul programma era "Bassa quota", con i numeri degli aerei e i nomi dei piloti:

391 -Slack.

541 - Ulshafer.

Ulshafer ritornò. Slack no.

Prima di essere accompagnato al comando di stormo, Ulshafer ci disse quello che sapeva. Il tempo era cambiato improvvisamente da molto bello a molto brutto. C'erano colline davanti a loro che arrivavano fino alle nubi. I due 84F decisero di interrompere la missione e ritornare nel bel tempo lontano dalle colline.

Slack era il leader. Le nuvole che si addensavano li inghiottirono quando cominciarono a virare, e Ulshafer perse di vista il suo leader.

«Ti ho perso, Don. Ci incontriamo sopra le nuvole.»

«Ricevuto.»

Ulshafer salì e Slack cominciò a salire.

Il gregario si ritrovò solo al di sopra delle nuvole, e non ci fu risposta alle sue chiamate radio. Ritornò indietro solo. E fu accompagnato al comando di stormo.

Fu tracciata una carta con un riquadro rosso attorno al posto dove avevano incontrato il brutto tempo, a sud-ovest di Clermont-Ferrand. Là l'elevazione del terreno varia da 300 metri a un picco di 1.886 metri. Avevano iniziato la loro salita proprio prima della montagna.

Aspettammo in sala operazioni guardando gli orologi. Don Slack ha ancora dieci minuti di carburante, dicevamo tra noi. Ma pensavamo al picco che esisteva perfino prima che lo conoscessimo, e ai suoi 1.886 metri di roccia. Don Slack è morto. La base delle nuvole è troppo bassa per permetterci di volare e cercare il suo aereo sul fianco della montagna, valutiamo tutte le possibilità che Don ha di essere ancora vivo: atterrato in un altro aeroporto, con una avaria radio, sceso con il paracadute in un villaggio dove non c'è telefono, o sperduto in qualche remota foresta. «Il suo carburante è finito proprio ora.» Non fa alcuna differenza. Sappiamo che Don Slack è morto.

Nessun comunicato ufficiale; gli elicotteri del soccorso subito allertati sono ancora in volo; ma il sergente delle operazioni sta copiando le informazioni sulle ore di volo del tenente Slack, nell'ultimo periodo di tempo, e il posto vicino al mio nella rastrelliera dei paracadute, con stampigliato il nome *Slack,* è vuoto di casco, paracadute e giubbetto salvagente. C'è solo una borsa porta casco di nylon, e rimango a guardarla a lungo.

Tento di ricordare le ultime cose che gli dissi. Non riesco a ricordare. Era qualcosa di banale. Penso alle volte in cui ci siamo dati delle gomitate sollevando nel medesimo tempo il nostro voluminoso equipaggiamento dalla rastrelliera. Bisognava che uno dei due si appiattisse contro la parete di un armadio mentre l'altro sollevava la propria roba dal ripostiglio.

Don aveva famiglia, aveva appena comperato una Renault nuova, che ora attende fuori dalla porta. Ma tutto questo non mi impressiona quanto il suo casco, il suo paracadute e il suo salvagente mancanti dal ripostiglio; doveva volare ancora questo pomeriggio. Che arrogante fiducia abbiamo quando scriviamo con la matita grassa sul tabellone del programma.

L'amico il cui paracadute era rimasto per così tanto tempo appeso vicino al mio è diventato il primo pilota richiamato dell'Air National Guard a

morire in Europa.

Una vergogna, uno spreco, un peccato? Colpa del Presidente? Se non fossimo stati richiamati in servizio attivo in Europa, Don Slack non sarebbe finito contro una montagna francese alta 1.886 metri. La signora Slack potrebbe dar la colpa al Presidente.

Ma se Don non fosse stato qui con il suo aereo, e con lui tutto il resto della Riserva, molto probabilmente ci sarebbero stati molti più americani morti oggi in Europa. Don è morto difendendo il suo paese come sicuramente fecero i volontari della milizia ai tempi della rivoluzione del 1776, pronti a partire in ogni momento. E tutti noi, coscientemente, partecipiamo al gioco.

Questa notte sto facendo una mossa di quel gioco, spostando il mio pezzo di cinque caselle da Wethersfield a Chaumont. Nonostante non preveda ancora di volare in un temporale, dal momento che i temporali sono isolati là davanti a me, c'è sempre una parte della mia mente propensa alla cautela e pronta a considerare gli eventi che potrebbero costarmi la partita. Quella parte della mia mente ha una manetta controllabile come la robusta manetta nera sotto il mio guanto sinistro. Posso tirare indietro la cautela, fino a escluderla quasi completamente, durante un combattimento o durante una missione di appoggio tattico. In quei casi c'è la missione soprattutto. L'orizzonte può girare e contorcersi e sparire, le colline di Francia possono passare veloci sotto il mio tettuccio di plexiglass stampato, possono girare attorno al mio aereo come se fossero fissate su una sfera ruotante intorno a me. Non c'è che una cosa fissa in guerra e nelle esercitazioni: il bersaglio. La cautela ha poca parte in questo gioco. La cautela è gettata nel vento a 400 nodi dietro le mie ali e il gioco è di fermare gli altri aerei, e incendiare il convoglio.

Quando la manetta che controlla la cautela è nella sua posizione normale, la mia mente è come un computer che soppesa i rischi contro i risultati. Normalmente non volo sotto i ponti; il rischio non vale il risultato. Ciononostante, missioni di navigazione a bassa quota, ad altezze di 15 metri, non offendono il mio senso di prudenza.

Ogni volo è soppesato. Se il rischio ha più peso del risultato da raggiungere, sono nervoso e teso. Non c'è una cosa in assoluto che stabilisca che un volo è Pericoloso e che un altro è Sicuro, è soltanto un atteggiamento mentale. Quando sono convinto che la bilancia pende a favore del risultato non ho paura, qualunque sia la missione. Portato agli

estremi, un volo perfettamente normale, con decollo, circuito e atterraggio, è pericoloso, se quel giorno non sono autorizzato a pilotare uno degli aerei del governo.

L'aereo su cui volo non ha chiave o combinazione segreta per essere messo in moto; semplicemente chiedo allo specialista di collegare un generatore, salgo nell'abitacolo e metto in moto. Quando il generatore è staccato e rullo verso la pista, non c'è nessuno al mondo che mi possa fermare se sono deciso a volare, e, una volta che sono per aria, sono il solo a decidere la traiettoria del mio aereo. Se lo desidero, posso volare a 6 metri di altezza sugli Champs Elysées; non c'è nessun modo per nessuno di fermarmi. Le norme, i regolamenti, le minacce di terribili punizioni se sono pescato a far puntate sulle città non significano niente se sono deciso a farlo. Il solo controllo che altri possono esercitare su di me è dopo che sono atterrato, dopo che mi sono separato dal mio aereo.

Ma ho imparato che è molto più interessante partecipare al gioco seguendone le regole; effettuare un volo non autorizzato significherebbe sfidare le regole e correre un rischio completamente sproporzionato rispetto al risultato di un volo in più. Tale volo, benché possibile, è pericoloso.

All'altro estremo c'è il mondo del combattimento in tempo di guerra. C'è un ponte sul fiume. Il nemico ha bisogno del ponte per portare rifornimenti al suo esercito che sta uccidendo il mio esercito. Il nemico ha difeso il ponte con cannoni antiaerei, missili, cavi d'acciaio, palloni di sbarramento e copertura di caccia. Ma il ponte, per la sua importanza, deve essere distrutto. Il risultato di distruggere il ponte vale il rischio di distruggerlo. La missione è discussa prima su una lavagna verde mentre le bombe e i razzi sono agganciati sotto i nostri aerei; poi accendo il motore e decollo, deciso a distruggere quel ponte.

Nella mia mente la missione non è di quelle pericolose; è una che, semplicemente, deve essere effettuata. Se non riesco a rimanere vivo sopra quel ponte, questo è solo un particolare; il ponte è la cosa più importante.

Come impariamo a conoscere lentamente la natura della morte! Ci facciamo i nostri preconcetti, ci costruiamo le nostre piccole fantasie su cosa significhi passare al di là della materia, ci immaginiamo come ci si senta di fronte alla morte. Poi ogni tanto ci troviamo veramente di fronte ad essa.

È una notte buia, e sto volando in ala destra con il mio leader. Mi

piacerebbe ci fosse la luna, ma non c'è. 30.000 piedi sotto di noi scorrono città che cominciano a sprofondare sotto una leggera coltre di nubi. Davanti, le nubi sono più rarefatte, e le stelle luminose si attenuano appena in uno strato di foschia. Volo concentrato sull'ala del mio leader, un gruppo di tre luci bianche e una verde. Le luci sono troppo forti nella notte scura, e sono circondate da risplendenti aloni che rendono quasi doloroso guardarle. Premo il pulsante del microfono sulla cloche. «Puoi abbassare le tue luci di navigazione, Red Leader?»

«Certo.»

In un attimo le luci si attenuano, macchie di splendenti filamenti che tentano più di confondere il suo aereo con le stelle che di differenziarlo da loro. Il suo aereo è uno dei molti che hanno le luci attenuate un po' troppo basse per poterci volare vicino. Preferisco chiudere gli occhi contro il bagliore piuttosto che volare riferendomi a una tenue costellazione che si muove in mezzo a quelle, più brillanti, delle stelle. «Rimettile su alta intensità, per favore, scusami.»

«Ricevuto.»

Non è piacevole volare in questo modo, perché devo sempre mettere in relazione quella piccola costellazione con il contorno di un aereo che so che è lì, e pilotare il mio aereo relativamente al contorno immaginato. Una luce si riflette sul metallo di un serbatoio ausiliario, e la presenza di tale serbatoio rende più facile visualizzare l'aereo che immagino vicino a me, nell'oscurità. Se c'è un tipo di volo più difficoltoso di quello in formazione notturna, è volare, sempre di notte, in formazione dentro le nubi, e la foschia si infittisce alla nostra quota. Preferirei essere a terra. Preferirei essere seduto in una confortevole poltrona e vedere la luce della sera filtrare nella stanza. Ma resta il fatto che sono seduto su un seggiolino con la maniglia gialla che comanda l'espulsione e prima che possa provare di nuovo il comfort di una serata, devo prima completare con successo questo volo attraverso la notte e attraverso qualsiasi tempo e difficoltà esistenti davanti a me. Non sono preoccupato, dal momento che ho effettuato molti voli con molti aeroplani, e non ho mai danneggiato un aereo o il mio desiderio di volarci.

Francia Controllo chiama, chiedendoci di cambiare sulla frequenza 355.8. Francia Controllo mi ha appena presentato alla morte. Faccio scivolare il mio aereo un po' più lontano da quello del leader, e rivolgo la mia attenzione verso il compito di girare quattro manopole separate che mi

faranno sentire, su una nuova frequenza, quello che mi devono dire. Ci vuole un momento nella luce rossa per girare le manopole. Guardo su in tempo per vedere le risplendenti luci del leader cominciare ad affievolirsi. Lo perderò. Avanti con la manetta, riprendilo prima che sparisca nella foschia. Presto.

All'improvviso, nell'ingannevole foschia, mi sto avvicinando troppo velocemente alla sua ala e le sue luci sono molto, molto brillanti. Guarda fuori, gli stai andando addosso! Non potrebbe scansarmi nemmeno se si rendesse conto che sto per investirlo. Sbatto la manetta indietro fino al minimo, tiro su di colpo il muso del mio aereo, e mi rovescio cosicché sono sottosopra, guardando le luci del suo aereo attraverso la parte superiore del mio tettuccio.

Poi, molto velocemente, sparisce. Vedo la mia torcia elettrica dove è caduta sul plexiglass, sopra la mia testa, stagliata dal diffuso chiarore giallo nella nube bassa riflesso da una città sulla terra che si sta preparando per dormire. Che luogo insolito per una torcia elettrica. Comincio a girare per ritornare in volo livellato, ma sposto troppo rapidamente la cloche, a una velocità che ormai è diventata troppo bassa. Sono stordito. Il mio aereo sta cadendo in vite. Parte deciso in autorotazione per un giro e il chiarore è tutto intorno a me. Cerco dei punti di riferimento, la terra o le stelle; ma c'è solo l'anonimo chiarore. La cloche si scuote convulsamente nella mia mano e l'aereo parte un'altra volta. Non so se l'aereo è in vite diritta o rovescia. So solo che non si dovrebbe mai fare la vite con un aereo con ali a freccia. Nemmeno in piena luce o in un giorno sereno. Attacchiamoci agli strumenti. L'indicatore d'assetto dice che la vite si è fermata, da sola o a causa dei miei sforzi mostruosi sulla cloche e sulla pedaliera. Dice che l'aereo vola con le ali livellate ma rovesciato; le due piccole barrette dell'orizzonte artificiale, che puntano sempre verso terra, ora stanno puntando verso il tettuccio.

Devo saltar fuori. Non devo rimanere in un aereo fuori controllo sotto i 10.000 piedi. L'altimetro è una macchia indistinta che gira senza sosta. Devo sollevare il bracciolo destro, premere il grilletto, prima che sia troppo tardi.

C'è una città sotto di me. Avevo promesso a me stesso che non avrei mai abbandonato un aereo sopra una città.

Diamogli un'altra possibilità di riprendersi con gli strumenti, non ho dato all'aereo la possibilità di tirarsi fuori da solo.

Il suolo deve essere molto vicino.

C'è uno strano, basso rimbombo nelle mie orecchie.

Concentrati sull'indicatore di assetto.

Ruota le ali e raddrizzati.

Fuori gli aerofreni.

Devo essere molto vicino al suolo, e il suolo non è amico di un aereo che picchia contro di lui.

Tira su.

Rimbombo nelle orecchie. Chiarore nella nuvola intorno a me.

Fuochi di Sant'Elmo sul parabrezza, danzanti e blu. L'ultima volta che vidi i fuochi di Sant'Elmo fu sopra Albuquerque, l'anno scorso con Bo Beaven.

Tira su.

Bene, ti aspetto, morte. Il suolo è molto vicino, perché il chiarore è più intenso e il rimbombo più forte. Arriverà presto. La sentirò o semplicemente diventerà tutto nero? Tengo la cloche indietro il più possibile - di più farebbe stallare l'aereo e lo farebbe cadere di nuovo in vite.

Così questo è morire. Ti trovi in una situazione che improvvisamente è sfuggita al controllo, e muori. E là ci sarà un mucchio di rottami e qualcuno si domanderà perché il pilota non si è lanciato fuori dal suo aereo. Non si deve mai restare in un aereo fuori controllo al di sotto dei 10.000 piedi.

Perché aspetti, morte? Lo so, sono sicuro, sono convinto che mi schianterò al suolo in pochi millesimi di secondo. Sono teso aspettando l'impatto. Non sono proprio pronto a morire, ma, a questo punto, tanto peggio. Sono sorpreso e curioso di incontrare la morte. L'attesa dello schianto è insopportabile.

E poi, all'improvviso, sono di nuovo vivo.

L'aereo sta salendo.

Sono vivo.

L'altimetro passa veloce sopra i 6.000 piedi in una salita impetuosa. *Dentro* gli aerofreni. Tutta la manetta avanti. Sto salendo. Ali livellate, velocità oltre i sicuri 350 nodi, il chiarore sta svanendo di sotto. Il misuratore di G indica che ho tirato 7G e mezzo nella richiamata. Non ne ho avvertito neanche uno anche se la mia tuta anti-G non era collegata alla sua presa d'aria compressa.

«Red Leader, qui è il numero Due; ho avuto qualche difficoltà, sto attraversando 10.000 piedi in salita...»

«DIECIMILA PIEDI?»

«Corretto, sarò su in un minuto, ci possiamo riunire sopra il TACAN di Toul.»

Strano. Ero così sicuro che sarei morto.

I bagliori nelle nuvole scure a nord di Phalsbourg ora sono più frequenti e guizzano sia dietro sia davanti al mio aereo. Sono buone indicazioni di cellule temporalesche, e non corrispondono esattamente al mio concetto di "isolati". Proprio davanti, sulla rotta, vedo tre lampi splendenti in fila. Faccio una correzione di 30 gradi a sinistra. Solo. È il tempo dei pensieri contorti che affiorano dal fondo della mente. "Devi essere pazzo o completamente stupido per volare in un temporale su un 84F." Queste sono parole mie, approvate e illustrate da altri piloti che furono costretti dalle circostanze a volare con questo tipo di aereo attraverso una cellula temporalesca attiva.

L'aereo, dicono, sfugge quasi completamente al controllo, e, nonostante le tranquillizzanti parole del manuale di volo, il pilota deve fare affidamento solo sull'inerzia del suo aereo, farlo andare oltre e riportarlo nell'aria tranquilla al di là della tempesta.

Tuttavia, non ho nessuna intenzione di penetrare in uno di quei mostri lampeggianti là davanti. E mi rendo conto che le mie parole erano sbagliate. Ora faccio fronte ai temporali sulla mia rotta attraverso una catena di ragionamenti logici che ogni pilota avrebbe seguito. Il bollettino diceva "isolati", non numerosi o continui, lo sono andato avanti. Vi sono almeno quattro diverse assistenze equipaggiate con il radar sotto di me in grado di fornire vettoramenti attraverso i peggiori nuclei. E vado avanti. Un pilota non pregiudica la sua azione sulla base di-quello-che-farò-se-la-radio-va-in-avaria. Il rischio della missione vale il risultato di consegnare la pesante borsa che è nel compartimento armi.

Ora, senza essere pazzo né stupido, sono all'ultimo anello della catena; schivo i temporali con l'ausilio del tremolante ago del radiocompass e il bagliore dei fulmini che vedo attraverso il tettuccio. Il TACAN non è per niente disturbato dal mio stato d'animo. La sola cosa che importa nel mondo del suo cervello transistorizzato è che siamo a 061 miglia da Phalsbourg, leggermente a sinistra della rotta. Il radiocompass è impazzito, indica a sinistra e a destra, davanti e dietro. La sua agitazione è

sconcertante in mezzo alla freddezza degli altri strumenti che danno indicazioni esatte, e il mio guanto destro sposta il suo interruttore su *off*. Accettando con gratitudine il sedativo, l'ago rallenta e si ferma.

Lampo a sinistra, correggo la rotta di 10 gradi a destra. Lampo dietro l'ala destra, non farci caso. Lampo-LAMPO abbagliante, direttamente davanti e il pannello strumenti diventa bianco e senza forma. Non c'è possibilità di evitarlo. Isolati.

La tempesta, in un veloce, improvviso, duro, freddo infuriare, imprigiona il mio aereo tra le sue mascelle e lo scuote come un terrier furioso scuote un topo. Il guanto destro è stretto sulla cloche. Il pannello strumenti vibra al punto da non permettere la lettura degli strumenti. L'orizzonte si slancia, in un istante, da 30 gradi di inclinazione a sinistra a 60 gradi di inclinazione a destra. Non è possibile. Una tempesta è solo aria.

Il guanto sinistro spinge la manetta completamente avanti. Il mio aereo, al rallentatore, imbarda lentamente a sinistra. Piede destro con forza. Imbarda a destra. Il mio aereo è stato drogato, non risponderà. Piede sinistro con rabbia.

La potenza, dov'è la potenza? Il guanto sinistro indietro, avanti di nuovo, finché gli è possibile, con quanta forza gli è possibile. Una linea luccicante e confusa dove dovrebbe esserci l'ago dell'indicatore della percentuale dei giri. Meno di 90% di giri a tutta manetta.

Sento tremare l'aereo. Non riesco a sentire il motore. Cloche e pedaliera sono inutili pezzi di metallo. Non posso controllare l'aereo. Ma la manetta, ho bisogno della manetta. Cosa c'è che non va?

Ghiaccio. Le prese d'aria stanno facendo ghiaccio, e il motore non riceve abbastanza aria. Vedo prese d'aria ostruite da ghiaccio grigio. Lampo e LAMPO; il fulmine è un brillante serpente di incandescente sole bianco di mezzogiorno, nel buio. Non ci vedo più. Ogni cosa è diventata rossa e non riesco nemmeno a vedere l'incerta immagine del cruscotto. Sento la cloche, sento la manetta, ma non ci vedo. Improvvisamente mi sento in una nave in cielo, e la tempesta la sta spezzando così in fretta. Non può durare. I temporali non possono danneggiare i caccia. Sto andando a Chaumont. Missione importante.

Lentamente, attraverso i terribili scuotimenti della tempesta, posso vedere di nuovo. Il parabrezza è incrostato di ghiaccio grigio e brillante fuoco blu. Non ho mai visto un fuoco di questo colore blu così brillante. Le ali sono bianche. Sono appesantito dal ghiaccio e sto cadendo, e la

parte peggiore di un temporale è alle quote più basse. Non riesco più a sopportare questo martellamento. Ali bianche, coperte da un sudario. Il guanto destro tiene salda la cloche, quello che ha mantenuto il mio aereo nel cielo per sei anni. Ma questa notte l'aereo è molto lento e non risponde, come se fosse all'improvviso molto stanco e non gli importasse di vivere. Come se il suo motore fosse stato spento.

Il temporale è un cavallo selvaggio del deserto che improvvisamente ha scoperto un mostro sulla sua groppa. Impazzisce nel tentativo di liberarsi di me, colpisce con colpi così veloci da non poter essere previsti. Sto imparando qualcosa di nuovo. Il seggiolino eiettabile non è sempre la salvezza. Saltar fuori in un temporale sarebbe fatale quanto l'incontro tra l'aeroplano e la terra, dato che, nell'aria ribollente, il mio paracadute diventerebbe un groviglio di brandelli di nylon, lo e il mio aereo siamo stati insieme per molto tempo, staremo insieme ancora. La decisione inchioda il seggiolino eiettabile al pavimento della cabina, il *Thunderstreak* e io precipitiamo, nel cielo frastagliato, come una sola anima morente. Il mio braccio sulla cloche è pesante, e stanco. Farebbe bene un po' di riposo. C'è un rombo nelle mie orecchie, e sento la dura terra allargarsi attorno a me, cadendo su, verso di me.

Questo è dunque il modo in cui finirò. Con un violento tremare di aereo e con un pannello strumenti che non è possibile leggere; con un motore soffocato, e pesanti ali bianche. Di nuovo la sensazione: non sono ancora pronto a finire il gioco. Ho detto a me stesso che questo giorno sarebbe arrivato, così inevitabilmente come il suolo che ora corre veloce per incontrarmi, e ancora penso, velocemente, a un futuro perso. Non posso essere aiutato. Sto cadendo attraverso una terribile tempesta, con una cloche che non controlla. Sono un frammento in un uragano, una goccia di pioggia in un tifone, che sta andando a riunirsi al mare, una massa di pezzi che interesseranno i controllori del traffico aereo e la polizia, i becchini e la commissione d'inchiesta, gli esperti in statistica e i reporter dei giornali, una serie di ufficiali e un comandante di teatro operativo, un comandante di stormo e un comandante di gruppo con una piccola cerchia di amici. Sono una pedina tolta dalla sua casella e gettata su un lato della scacchiera. Domani mattina non ci sarà più il temporale e il sole splenderà sui tranquilli pezzi di metallo che furono Air Force Jet Due Nove Quattro Zero Cinque.

Ma in questo istante c'è una grande, terribile tempesta che mi sta

sbattendo e schiacciando giù, fuori dal cielo, e l'istante che segue questo è solo un altro uguale.

L'altimetro è una macchia offuscata, l'indicatore di velocità è una macchia offuscata, il variometro è una macchia offuscata, l'indicatore di assetto è una instabile linea luminosa sfuocata che non risponde ai miei ordini. In ogni secondo ora, come prima, sono teso e attendo. Ci sarà un impatto, e oscurità e quiete. In un lontano angolo della mia mente, dietro la calma paura, c'è curiosità e una paziente attesa. E dell'orgoglio. Sono un pilota. Sarei di nuovo un pilota.

Il terrier lascia libero il topo.

Improvvisamente l'aria è tranquilla e soffice come uno strato di fumo. Altimetro tremila piedi, velocità centonovanta nodi, velocità variometrica quattromila piedi al minuto a scendere, indicatore di assetto inclinato decisamente a destra, indicatore di prua uno sette zero gradi, contagiri ottantatré % a tutta manetta. Livello le ali bianche. L'aria è calda. Tud tud tud tud dal motore mentre il ghiaccio si stacca dal bordo delle prese d'aria e finisce tra le palette del compressore. Grossi pezzi di ghiaccio si staccano dalle ali. Di colpo, mezzo parabrezza è libero dal ghiaccio. Debole fuoco blu sul vetro. La potenza sta aumentando: 90% nell'indicatore... tud... 91%... tud tud... 96%. La velocità risale attraverso 240 nodi, virata a sinistra, salita. Cinquecento piedi al minuto, 700 piedi al minuto, l'altimetro indica 3.000 piedi in salita, sono 50 gradi fuori rotta e non me ne importa, l'indicatore di assetto conferma una costante virata in salita a sinistra, sono vivo, la pressione dell'olio è buona, le pressioni idrauliche sono buone, non ci credo, voltmetro e amperometro sono normali, la cloche è dolce e stabile, che strano essere vivi, il parabrezza è pulito, tud, 99%, la temperatura allo scarico è nel verde. Lampo-LAMPO, guarda fuori a sinistra, guarda fuori! Stretta virata a destra, non finirò dentro un altro temporale stanotte, dimentica il piano di volo, passa a nord di Phalsbourg, 15.000 piedi, 320 nodi, lampo a sinistra indietro, debole.

E, stranamente, le parole di una vecchia canzone di piloti: "... perché, io, sono, troppo giovane, per morire...". È una bella sensazione, questo essere vivi. Qualcosa che non ho ancora apprezzato. Ho di nuovo imparato.

Ora i giri sono al 100%. Sto salendo, e 20.000 piedi sono passati, lampo, 21.000 piedi sono passati. Fuoco blu inonda il parabrezza come se non sapesse che il parabrezza non è che un insieme di frammenti di vetro.

Che pensiero ridicolo. Un parabrezza è un parabrezza, un solido pezzo

formato da sei strati di vetro piatto, per tener fuori il vento e la pioggia e il ghiaccio, e un posto per guardarci attraverso e un posto per riflettere il collimatore. Guarderò ancora per molto tempo attraverso dei parabrezza.

Perché non sono saltato fuori? Perché il seggiolino era inchiodato al pavimento della cabina. No. Perché ho deciso di non lanciarmi in un temporale. Avrei dovuto saltare. Avrei dovuto lasciare l'aereo senza esitazione. Meglio tentare la fortuna in una veloce discesa con un paracadute strappato che la morte certa in un disastro. Avrei dovuto sganciare i serbatoi esterni, almeno. Avrei reso l'aereo più leggero e più facile da controllare. Adesso, a 32.000 piedi, penso di sganciare i serbatoi. Svelto, a pensare.

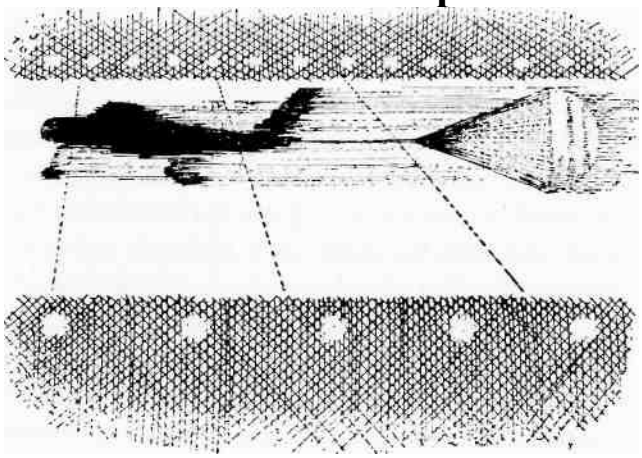
Lampo.

Sono uscito dal temporale, ed era quello che volevo fare. Ora sono contento di non aver sganciato i serbatoi; ci sarebbero stati rapporti da scrivere e giustificazioni da dare. Quando mi allontanerò dal mio aereo, stanotte, dovrò fare solo un commento sul quaderno tecnico di bordo: trasmettitore e ricevitore UHF in avaria durante il volo. Sarò la sola persona a sapere che le Forze Aeree degli Stati Uniti in Europa, per pochi secondi, hanno rischiato di perdere un aereo.

Lampolampo. Davanti.

Ne ho avuto abbastanza di volare nei temporali stanotte. Manetta al 100% e salgo. Volerò sopra il cattivo tempo per il resto della rotta; questa notte ci sarà una macchia che scivola via sugli schermi radar del Sistema Europeo di Controllo del Traffico Aereo, al di sopra del brutto tempo, vicino a Phalsbourg. La macchia se l'è guadagnato.

Capitolo sesto



Le persone a terra che operano nell'organizzazione di controllo del traffico aereo sono persone molto importanti, ma non indispensabili. Il sistema, benché sia buono, non è indispensabile. Gli aerei volavano molto prima che il primo elemento di controllo del traffico aereo apparisse e continueranno a volare anche se, all'improvviso, dovesse sparire.

Quando furono stabilite le regole dell'aria, era presente un uomo molto saggio che sapeva che qualche volta un dente dell'ingranaggio può slittare ogni tanto, e che sarebbe stato meglio che il sistema fosse flessibile. Sono ancora al comando del mio aereo e lo dirigerò dove penso sia meglio che vada, sistema o non sistema. Ora ho deciso che non voglio affrontare un altro temporale. Salgo oltre la quota assegnatami, di 33.000 piedi, per mantenermi nell'aria tranquilla e limpida sopra le nuvole. Sto passando attraverso quote che possono essere state assegnate ad altri aerei, c'è la possibilità di una collisione.

Comunque, la possibilità di una collisione con un altro aereo è praticamente inesistente. Sono fuori rotta; per scontrarsi con me, un altro aereo dovrebbe essere fuori rotta esattamente come me.

Nonostante non abbia parlato con una stazione a terra da molto tempo, non sono stato dimenticato; sono un piano di volo scritto su una striscia di carta in tutte le stazioni lungo la mia rotta.

Gli altri aerei saranno avvisati del mio percorso e dei miei tempi stimati sopra quelle stazioni.

Sono una piccolissima macchia sugli schermi radar, e i controllori vettoreranno gli altri aerei attorno a me.

La ragione principale per cui non mi scontrerò con nessun altro aereo è che il mio *Thunderstreak* è lungo 13,22 metri, la sua apertura alare è 10,2 metri, e vola in un blocco d'aria di un migliaio di chilometri cubi di spazio vuoto. E quindi io salgo.

La base di Chaumont resterà in attesa del mio avvicinamento ancora mezz'ora dopo l'ora stimata di arrivo. Seleziono il familiare canale 55 sul TACAN e resto in ascolto dell'indicativo. Chaumont. Non avrei mai pensato che un piccolo villaggio francese potesse farmi sentire così a casa. Il rilevamento è di 239 gradi, la distanza è 093 miglia. Phalsbourg sta derivando a sinistra dietro dì me. Avrei dovuto riportare sopra il confine francese e sopra Phalsbourg. Ma il dentino è slittato.

Trentottomila piedi sull'altimetro e ancora non sono al di sopra delle nuvole. Il fuoco blu è scomparso. Il carburante è sceso a 2.700 libbre, e a questo peso la massima quota raggiungibile dal mio aereo sarà circa 43.000 piedi. È raro avere nuvole in Europa la cui sommità arrivi a più di 40.000 piedi, ma la cosa non mi interessa. La mia attenzione è concentrata solo sugli strumenti di fronte a me. Ora, senza radio, non c'è nessun altro al mondo.

I vecchi piloti raccontano dei giorni in cui nel brutto tempo non c'era che "pallina, paletta e alcool": un indicatore di sbandamento e virata e una bussola magnetica erano i loro soli aiuti dentro le nuvole. Ma questa è un'era moderna, e stanotte volo con i sette strumenti nel centro del cruscotto, e la mia navigazione è risolta dai due quadranti del TACAN.

Se l'inverter, che converte la corrente continua del generatore in alternata, dovesse andare in avaria, i miei strumenti giroscopici, indicatore di assetto e indicatore direzionale di prua, andrebbero lentamente fuori uso. Ma l'84F ha sistemi di sicurezza per i sistemi di sicurezza. In questo caso, il fattore di sicurezza è chiamato inverter alternato, che è pronto a fornire energia ai giroscopi nel caso in cui il generatore o l'inverter principale dovessero andare in avaria. Se ambedue gli inverter si guastassero, io tornerei ai tempi andati e dovrei condurre un aereo da caccia con "pallina, paletta e alcool".

C'è una leggera vibrazione in tutto il mio aereo mentre salgo attraverso 40.000 piedi, e le ali cominciano a oscillare. Non ci sono stati fulmini. Spazzo con lo sguardo il parabrezza, cercando ghiaccio. Non posso fare troppo ghiaccio e continuare a salire. Il parabrezza è libero.

Senza rumore e senza nessun avviso, come la seta che viene tolta dal

prestigiatore e scopre la colomba, la nuvola se ne va. Un momento sto controllando se c'è ghiaccio, il momento dopo sto guardando attraverso il vetro, come attraverso uno stretto arco gotico di acciaio, 200 miglia di aria cristallina, con sotto un pavimento di nubi spesso 20.000 piedi. È vertiginoso, come se avessi corso sopra un baratro nascosto e, tutto a un tratto, mi trovassi sospeso nell'aria. Il guanto destro stringe la cloche.

Sono uscito da una parete di nubi a picco, che precipita via verso la terra come le montagne a sud di Strasburgo precipitano verso la Valle del Reno. La gigantesca parete curva in un ampio arco da destra a sinistra, e lampeggia qua e là dei suoi temporali.

Sono un invisibile granello di polvere vagante in un leggero alito di vento.

Centocinquanta miglia dietro di me, verso nord, la parete diventa un dolce, liscio pendio in cui sono penetrato parecchio tempo fa. Ma non è d'aiuto sapere questo, perché posso vedere nel chiarore delle stelle che la sola cosa reale in tutto il mondo è la terribile massa di nubi attorno al mio piccolo aereo. Non c'è suolo, non c'è nessun chiarore stabile di città illuminata, attraverso il pavimento di foschia. Non c'è un'altra luce di navigazione, lampeggiante, in tutto l'orizzonte. Sono solo, con un migliaio di stelle come compagne.

Appoggio il casco contro il poggiatesta del seggiolino eiettabile e guardo fuori di nuovo, verso il cielo. Il cielo non è blu o rosso o semplicemente nero. È una profonda prateria di carbone polverizzato, un letto per le stelle. Attorno a me.

Indietro la manetta, per ridurre i giri del motore. Il guanto destro raggiunge le tre manopole che controllano la luce rossa dell'abitacolo, e il mio piccolo mondo rosso sfuma nella prateria.

Il granellino di polvere sprofonda dolcemente giù verso i 33.000 piedi, e la sua voce è il più fievole sussurro nella dimensione della notte.

Sono un uomo. Questa notte, forse, sono Uomo, vivo, che guarda fuori dal suo pianeta verso la sua galassia, cristallizzando in se stesso, nell'arco di un secondo, i secoli di osservazione effettuata dall'Uomo da questa piccola terra.

Abbiamo molto in comune, noi uomini.

Questa notte io, che amo il mio aereo con tutti i suoi stati d'animo e bizzarrie e gioie, sto guardando fuori verso le stelle. E stanotte, 20 minuti verso est, c'è un altro pilota, un altro uomo che ama il suo aereo, che

guarda queste stesse stelle. Questi simboli.

Sul mio aereo è dipinta una stella bianca, sul suo una stella rossa, è buio ed è difficile distinguere i colori. Nel suo abitacolo c'è la stessa famiglia di strumenti di volo e strumenti del motore e pannelli radio che c'è nel mio. Nel suo aereo, come nel mio, quando la cloche è spinta verso sinistra, l'aereo si inclina a sinistra.

So, senza dubbi, che quell'uomo mi piacerebbe. Potremmo parlare per tutta la lunga notte di aerei che abbiamo conosciuto e delle volte in cui abbiamo avuto paura e di luoghi in cui siamo stati. Rideremmo delle cose strane che abbiamo fatto quando eravamo nuovi nell'aria. Abbiamo condiviso molte cose, lui ed io, troppe cose perché ci possano ordinare di ucciderci l'un l'altro nei nostri aerei.

lo ho fatto il mio periodo d'addestramento in volo in una base vicino a Dallas, lui ha fatto il suo in una base vicino a Stalingrado. I miei istruttori di volo mi urlavano in inglese, i suoi in russo. Ma il fuoco blu serpeggia ogni tanto sul suo parabrezza come fa sul mio, e il ghiaccio si forma e si rompe sopra le sue ali come fa sulle mie. E da qualche parte nel suo abitacolo c'è un pannello di controllo o un pannello di interruttori automatici o un singolo interruttore per raggiungere il quale deve quasi contorcersi. Forse in questo momento sua figlia sta considerando se accettare o meno un paio di gattini siamesi. Attento alle tue tende, amico.

Vorrei poterlo mettere in guardia contro i gattini.

Cinquanta miglia da Chaumont.

Ho una radio fuori uso, sopra le nuvole. Non è un gran guaio, ma abbastanza per distogliere la mia attenzione dalla quieta prateria di nero e fissarla sul compito di riportare di nuovo sulla terra il mio aereo. Manetta avanti a 33.000 piedi, e di nuovo brontolìi e lamenti, cigolìi e mormorii dal mio amico d'acciaio.

Niente radio. Posso continuare a volare verso ovest cercando un buco nelle nuvole, scendere, tornare indietro verso Chaumont e atterrare. Un piano molto misero considerando il carburante che rimane nei miei serbatoi e le bizzarrie del tempo francese.

Posso volare in un circuito triangolare a sinistra, con bracci di un minuto. Dopo pochi circuiti, un radar noterà le mie evoluzioni e la loro direzione, vettorerà un intercettore verso di me, ed effettuerò la discesa e l'avvicinamento strumentale come suo gregario. Un piano drastico, ma un piano da ricordare come ultima salvezza, come ultima risorsa.

Posso effettuare una discesa a Chaumont, come ho pianificato, sperando che il brutto tempo non sia così brutto da aver bisogno di un Avvicinamento Controllato da Terra per trovare la pista. Nell'ultimo bollettino il tempo non era così brutto. Se non esco dalle nubi all'altezza minima per un avvicinamento con il TACAN, salirò di nuovo sopra le nubi e tenterò una penetrazione verso il mio alternato, alla base aerea di Etain, dieci minuti verso nord; ho abbastanza carburante per questo piano, e lo attuerò. Proverò ancora una volta la radio quando sarò esattamente sopra Chaumont. Non si può mai dire con le radio UHF.

Quaranta miglia. Cinque minuti. A casa. Ma mesi ancora prima di una casa dove c'è una moglie e una figlia e dove la gente parla inglese. L'albo dove si espongono i bollettini nell'alloggio piloti della base di Chaumont è una massa di ritagli di giornali da quella patria più vecchia. Nell'albo vi sono accuse e contro accuse concernenti l'opportunità di richiamare la Riserva senza che vi sia una guerra a renderlo necessario. Ci sono lettere ai direttori da parte di mogli e famiglie e impiegati che pongono quesiti e danno risposte. I giornali parlano delle precarie condizioni in cui eravamo costretti, delle nostre difficoltà, dello stato del nostro morale. Il quadro che dipingono è squallido, ma la nostra situazione non è proprio così squallida.

Ho lasciato un interessante lavoro da civile, volavo su piccoli aerei e scrivevo per una rivista d'aviazione, e mi fu ordinato di rientrare nell'Air Force. Rimasi scombussolato, naturalmente, ma non era mai successo che il paese al quale sono così legato avesse bisogno di me. Sarei stato più felice nella libertà della mia vecchia vita, ma il mio paese era arrivato paurosamente vicino alla guerra. Il richiamo non fu conveniente per me e per la mia famiglia, ma era un saggio piano d'azione. Il richiamo dimostrò che i piloti della Riserva non erano dei semplici sportivi a spese del governo; una sensazione che qualche volta provai, con un certo senso di colpa, dopo dei piacevoli weekend passati a pilotare aerei militari, a 80 dollari a weekend.

Il mio reparto attraversò l'Atlantico in tre balzi. Fece la traversata senza rifornimento in volo, senza appropriate assistenze radio per la navigazione, che coprissero la rotta, senza un incidente. Atterrammo alla base aerea di Chaumont un mese dopo essere stati richiamati in servizio attivo, volando quando la copertura di nubi era superiore ai 500 piedi.

I piloti di plurimotori, nei loro enormi aeroplani, trasportarono centinaia di tonnellate di materiale, equipaggiamenti e provviste. Apprendemmo dai

piloti della NATO come era lo strano mondo del controllo del traffico aereo europeo. Specialisti armieri scaricarono camion di pallottole di mitragliatrice calibro 50 e rastrelliere di bombe ad alto potenziale dipinte in verde oliva con strisce gialle e lunghi contenitori di alluminio per il napalm e rastrelliere su rastrelliere di sottili razzi senza verniciatura. Ci furono assegnate aree di combattimento e ci incontrammo con comandanti dei reparti terrestri che avremmo dovuto appoggiare. Effettuammo esercitazioni d'allarme che cominciarono con il caos, progredirono attraverso ordinata confusione, e divennero, finalmente, rapide ed efficienti.

Benché le proteste siano formulate e debitamente stampate, benché la crisi che ci fece partire si sia attenuata, abbiamo portato a termine il compito che ci era stato affidato. Arrivammo in Francia con tutti i nostri piloti e i nostri aerei. Oggi i piloti in Allarme giocano a bridge o a scacchi o a ping pong vicino al telefono rosso.

Non senza pagare, naturalmente. Fino a oggi, la nostra preparazione è costata Don Slack, pilota, e le bandiere sono ancora a mezz'asta.

Per noi che voliamo sull'84F, la mobilitazione è un lungo weekend al servizio della Riserva. In città la gente parla una lingua diversa, e ci sono sentinelle e barriere di filo spinato che circondano la linea di volo, ma noi voliamo con gli stessi amici (eccetto uno) e gli stessi aerei (eccetto uno) con cui abbiamo sempre volato, e la vita non è motivo di lamentela (eccetto per un caso). Voliamo, e il cielo di Francia è lo stesso di quello di casa. Vento e pioggia, sole e stelle. È lo stesso tipo di patria, il cielo, e durante le brevi ore del mio volo non sento la mancanza dell'altra patria al di là dei mare.

Le stelle risplendono immobili nell'oscurità della loro prateria, parte del mio mondo. Penso, per un momento, a tutto quello che è stato detto su questa incantevole cattedrale d'aria. Un milione di parole, scritte, dette e trasformate in fotografie, nelle quali chi vola rischia la sventura del sentimento, quella mortale sventura di scrivere ciò che ha visto. L'incanto non si presta alla carta e inchiostro o alle sillabe, e nemmeno alla pellicola sensibilizzata, ma rischiare tale sventura da parte di chi vola è testimonianza dello scenario e delle sensazioni che aspettano l'uomo che viaggia in alto.

L'ago del TACAN oscilla, il tamburo misuratore di distanza gira e mostra 006: è ora di mettere in atto i miei piani.

Comincio la virata a sinistra nel circuito d'attesa, e il mio guanto destro ruota di un mezzo giro il comando del reostato delle luci, imbevendo se stesso di morbido rosso. L'IFF viene predisposto sul codice 70, Ora dovrei essere una macchia identificata e prevista sullo schermo radar di Chaumont. Giù con forza il pollice sul microfono, manetta indietro, aerofreni fuori e il fremito dell'aria che si infrange contro di loro mentre escono dai fianchi dell'aereo. «Chaumont Avvicinamento, Jet Quattro Zero Cinque, verticale del TACAN, richiede ultima situazione meteo di Chaumont.» C'è un rumore di fondo. Un buon segno. Ma nessuna risposta.

Volo entro il circuito, ricontrollo gli sghiacciatori e che il riscaldamento al tubo di pitot sia acceso, una veloce ripassata alla procedura di penetrazione: prua 047 gradi in allontanamento dal circuito di attesa, virata in discesa fino a 197 gradi, livellare a 3.500 piedi e poi via verso il sentiero di 12 miglia.

Ora livello a 20.000 piedi, potenza all'85% e pronto mentalmente per la discesa.

«... misurato copertura a novecento piedi, visibilità cinque miglia con pioggia leggera, altimetro due nove otto cinque.»

Non ho mai avuto una radio più capricciosa. Giù di nuovo sul pulsante. «Chaumont Avvicinamento, Zero Cinque sta lasciando il livello di volo Due Zero Zero ora, richiede la frequenza del GCA.» Cloche avanti, giù il muso, e sto lasciando i 19.000 piedi, i 18.000 piedi, 17.000 piedi, volando liscio a 350 nodi.

«... que, la frequenza sarà tre quattro quattro punto sei, canale uno cinque.»

«Ricevuto, Avvicinamento, lascio la vostra frequenza.» Sempre virando a sinistra, sposto il selettore dei canali su uno cinque. E torno agli strumenti. Attento alla vertigine. "Entrò dentro inclinato e ne uscì capovolto." Ma non io e non questa notte; sono passato attraverso qualcosa di peggiore della vertigine, e sono avvertito. «Chaumont Radar, Jet Quattro Zero Cinque, su tre quattro quattro punto sei, come mi sentite?» Una pausa.

«Vi sentiamo cinque chiaro, Zero Cinque, come ci ricevete voi?» Così la radio migliora man mano che scendo. Interessante.

«Cinque.»

«Ricevuto, Zero Cinque, vi abbiamo sotto positivo controllo radar uno otto miglia a nord di Chaumont. Continuate la virata a sinistra fino alla

prua di uno tre cinque gradi, livellate a duemilacinquecento piedi. Questo sarà un avvicinamento di precisione alla pista uno nove; lunghezza ottomila e cinquanta piedi, larghezza centocinquanta piedi. Se perdete il contatto radio per il radar per più di un minuto nel circuito e per più di trenta secondi in avvicinamento finale...»

Sono impegnato nei dettagli familiari. Continuo la virata, giù il muso un po' di più per accelerare la discesa, ricontrollo che gli schermi motore siano retratti, che il compressore sia disattivato e l'ossigeno al 100%, gli strumenti del motore nel verde e riaggancio il moschettone alla maniglia di apertura del paracadute. Il mio piccolo mondo va giù veloce e obbediente come gli ordino. Concentrato sui miei strumenti, non mi accorgo di quando rientro nelle nubi.

La voce continua, guidandomi attraverso il nero, con la sicurezza di una voce che ha fatto questo molte volte. L'uomo dietro la voce è un graduato al quale parlo solo per servizio. Ma ora affido completamente me stesso e il mio aeroplano alla sua voce e il grado non conta. Giù il pulsante del microfono.

«Zero Cinque livellato...» Nessun rumore di fondo. Non sto trasmettendo. Di nuovo premo il pulsante con forza e lo muovo nella sua sede con il pollice sinistro. «Zero Cinque è livellato, duemilacinquecento piedi, stabilizzato su uno tre cinque gradi.» Giù i flap. La velocità diminuisce fino a 220 nodi. Il guanto sinistro sulla maniglia di plastica trasparente a forma di ruota della leva per abbassare il carrello. Un movimento meccanico: tiro in fuori la leva di mezzo centimetro e la abbasso di quindici. Nell'istante in cui la leva scatta nel suo alloggiamento, le ruote alte, dure, del mio aereo balzano dai loro nascosti alloggiamenti e premono in giù, rabbrividendo, nell'impeto della nuvola. Tre brillanti luci verdi si illuminano sulla sinistra del pannello strumenti. Interruttore aerofreni avanti.

«Zero Cinque ha tre luci verdi, pressione e freni.» Premo sui freni.

«Ricevuto, Zero Cinque, ora siete a dieci miglia dal punto di contatto, ricontrollate il carrello, la torre vi autorizza all'atterraggio. Virate per prua uno sette cinque, restate in attesa su questa frequenza per l'operatore addetto al radar di precisione.» All'interno del furgone dipinto a quadri bianchi e rossi, gocciolante di pioggia, del GCA, vicino all'unica pista di Chaumont, il controllore d'avvicinamento guarda il suo compagno, incorniciato nella luce verde dello schermo del suo radar. «È tutto tuo,

Tommy.» Tommy fa un cenno con il capo.

«Jet Zero Cinque, qui è il controllore del radar di precisione, come mi sentite?» Sa già che lo posso sentire molto bene. La procedura è parte di un rituale stabilito da tempo.

«Zero Cinque vi sente cinque.» E dico con lui, e a me stesso, le sue parole successive, le righe assegnategli nel copione per la sua parte di operatore di GCA.

«Ricevuto, Zero Cinque.» Il carburante a bordo è appena sotto le 2.000 libbre sul grande indicatore. Col peso del mio aereo in questo momento, dovrei mantenere 1 65 nodi in finale. «Ripeto: la torre vi ha autorizzato all'atterraggio...»

Quando sono sotto il controllo di un buon operatore di GCA, è come se fossi già al parcheggio e spegnessi il motore, perché il mio atterraggio è assolutamente certo.

«... siete a trenta secondi dal sentiero di discesa, avvicinando da sinistra il prolungamento asse pista. Virate per prua uno otto zero. Uno otto zero. Interruzione della trasmissione.» L'operatore solleva il piede dal pedale del microfono sul pavimento sotto il suo schermo, dandomi pochi secondi per parlare. Non ho niente da dire per riempire il silenzio, e il suo piede torna giù di nuovo. «Uno otto zero vi sta portando sull'asse pista, derivando leggermente da sinistra a destra. Dieci secondi al sentiero di discesa. Prua uno sette nove. Uno sette nove...» Questo è un piccolo complimento per me. Correzioni di un grado sono molto piccole, molto precise, e richiedono un controllo molto fine da parte del pilota. Sento un grado di correzione solo se l'aria è calma, solo quando sto volando bene. Un sorriso sotto la maschera a ossigeno. Se mi avesse visto trenta minuti fa.

«Sul sentiero di discesa, cominciate a scendere. Suggerisco un rateo iniziale di discesa di settecentocinquanta piedi al minuto per il vostro aereo...» Che cosa può essere più semplice di un avvicinamento alla pista con il GCA quando c'è brutto tempo? Vi sono le barre incrociate dell'Instrument Landing System (sistema di atterraggio strumentale) per raggiungere lo stesso scopo, ma l'ILS non è umano. Tecnicamente, un avvicinamento ILS è più accurato di un GCA, ma preferisco un buon operatore dietro un buon radar, in ogni tipo di tempo. Aerofreni fuori con il pollice sinistro sull'interruttore dentellato. Abbasso il muso visualizzando, mentre faccio questo, la lunga discesa dell'invisibile sentiero di fronte a me. L'ago del variometro si sposta verso la parte *giù*

della scala, a 1.000 piedi al minuto, poi torna indietro a 800 piedi al minuto.

«Sul sentiero... sull'asse pista... vi state spostando leggermente a sinistra dell'asse, prua uno otto tre gradi, uno otto tre. Sul sentiero...» La velocità è 170 nodi, indietro la manetta per un secondo, poi avanti di nuovo. Velocità 168. Indietro ancora e di nuovo avanti. 165.

«Siete cinque piedi sotto il sentiero, correggete il rateo di discesa... sull'asse pista... interruzione della trasmissione.»

Un po' indietro la cloche, poi leggermente avanti di nuovo.

«Siete sul sentiero, riassumete il vostro normale rateo di discesa. Sul prolungamento asse pista... sul sentiero... sull'asse pista... un eccellente rateo di discesa...»

Qualche volta, scommetterei, un operatore di GCA non sa più cosa dire. Ma deve dare continue indicazioni all'aereo in finale. Che vita noiosa deve essere la sua. Ma, annoiato o no, sono molto contento di sentirlo.

«Sul sentiero... state facendo un buon lavoro, tenente... sul prolungamento asse pista... la torre riporta che l'azione frenante è buona...» Come fa a sapere che sono tenente? Potrei essere un maggiore o un colonnello, fuori di notte per controllare la standardizzazione degli operatori di GCA. Ma non lo sono, sono solo un uomo felice di essere uscito da una tempesta e grato di risentire una voce nella mia radio rimasta così a lungo silenziosa.

«... siete due miglia dal punto di contatto, sul sentiero, state andando dieci piedi a sinistra dell'asse, a destra prua uno otto quattro gradi... uno otto quattro. Sul sentiero, state rientrando sull'asse... uno otto quattro... un miglio e mezzo dal contatto...»

Sollevo lo sguardo e mi rendo conto, all'improvviso, che da qualche secondo sono fuori dalle nuvole. Il rosso, il verde e le due file di luci bianche della pista si stendono direttamente davanti a me. Indietro di una frazione la manetta, per rallentare.

«... un miglio dal contatto, state andando dieci piedi sotto il sentiero...» Eccolo che arriva. Lo so, il controllore lo sa. Finisco sotto il sentiero quando ho la pista in vista. Se dovessi stare completamente sotto la sua direzione, toccherei almeno 600 piedi oltre la soglia pista, e quei 600 piedi posso usarli bene. Se il paracadute di frenata non dovesse aprirsi, mi ci vorrebbero 2.000 piedi in più della normale distanza di atterraggio, per frenare con la pista bagnata. E senza pensare al paracadute di frenata,

senza pensare all'aereo, quando ero cadetto imparai a recitare le tre cose più inutili per un pilota: la pista dietro di te, l'altezza sopra di te, e un decimo di secondo fa.

Sebbene ascolti disinvoltamente la voce dell'operatore del GCA, ora sto volando con un solo strumento: la pista. Luci di atterraggio accese. Il guanto sinistro si sposta in avanti e abbassa un interruttore per far uscire da sotto le mie ali due potenti fasci di luce bianca, che ruotano fino a creare un luminoso sentiero nelle gocce di pioggia che stanno cadendo.

«... un quarto di miglio dal contatto, state andando trenta piedi sotto il sentiero, tenete su il vostro aereo...» Ora vorrei che stesse zitto. Quando sono *dentro* ho bisogno della sua voce, ma non ho bisogno di lui per sapere come atterrare con il mio aereo quando vedo la pista. I fasci di luce bianca ora stanno correndo sul cemento; luci rosse, luci verdi passano veloci sotto.

«... trentacinque piedi sotto il sentiero, siete troppo basso per un avvicinamento in sicurezza, tenete su il vostro aereo...»

Buono, GCA. Dovresti essere più calmo e non perdere il controllo quando comincio la richiamata. O sono contento io toccando entro i primi cento piedi di pista o sei contento tu se il mio aereo atterra 600 piedi più avanti con la pista bagnata. Cloche indietro, manetta al *minimo,* cloche indietro, un po' di alettone sinistro... con le mie sensibili ruote cerco il contatto con la pista. Giù ancora un po', ancora pochi centimetri. Vieni su, pista.

Dura gomma sul duro cemento. Non è un atterraggio dolce come volevo, ma non è male, cloche avanti lasciando cadere il muso affinché il ruotino anteriore si prenda la sua parte delle 19.000 libbre di peso dell'aereo, guanto destro sulla maniglia gialla del paracadute e un rapido, breve strappo. Il guanto aspetta sulla maniglia, pronto a sganciare il paracadute se dovesse far da banderuola e trascinarmi verso il bordo della pista. Sono spinto leggermente in avanti contro le bretelle di sicurezza dal silenzioso puf del paracadute a strisce che scatta fuori dalla coda. Aerofreni dentro, su i flap, i piedi rilasciano con cautela i freni. Il paracadute mi fermerà prima ancora che sia pronto a fermarmi. Devo uscire dalla pista per poterlo sganciare; se mi fermo troppo presto e poi devo rullare fino al punto di uscita con questo grande fiore di nylon dietro di me, avrò bisogno di quasi tutta la potenza del motore per muovermi a più di due miglia all'ora. È un paracadute molto efficace.

Rulliamo dolcemente fino alla fine della pista e, sebbene non abbia frenato, devo dare una smanettata per girare e uscire. Piede sinistro e sono fuori. Maniglia del paracadute girata e tirata di nuovo, mentre guardo indietro al di sopra della mia spalla. Il fiore bianco, d'improvviso, se ne è andato e il mio aereo si muove più facilmente lungo la pista di rullaggio.

Il guanto sinistro tira indietro la leva di apertura del tettuccio, il destro afferra la struttura bilanciata e spinge il tetto del mio piccolo mondo in su e fuori dalla vista, in alto. La pioggia colpisce leggermente la mia faccia sopra la maschera di gomma verde. È una pioggia fredda e familiare, e sono contento di sentirla. Luci di atterraggio *spente e retratte,* luce di rullaggio accesa, lo spinotto di sicura del seggiolino eiettabile esce dalla tasca della tuta anti-G e si incastra nella sua sede, nel bracciolo, la radio UHF viene sintonizzata sulla frequenza di torre.

«Chaumont Torre, Jet Quattro Zero Cinque, liberata la pista, prosegue il rullaggio fino all'hangar del gruppo.»

«Autorizzato a proseguire sulla pista di rullaggio Zero Cinque. Non avevamo il vostro ultimo stimato di arrivo a Chaumont. Avete avuto difficoltà in rotta?» Questa sera la torre è in vena di chiacchiere. «Qualche noia con la radio.»

«Ora vi sentiamo cinque chiaro, Zero Cinque.»

«Ricevuto.»

Il guanto destro preme sul lucido gancio al lato della mia maschera mentre scivolo in mezzo alle file di luci blu della pista di rullaggio, spinto dal sospiro del motore al 50% della potenza. Pioggia fredda sul viso. Ruotiamo insieme girando a destra, il mio aereo e io, fino a una lieve salita, e seguiamo le lettere verdi dell'automezzo del Follow Me che sbuca all'improvviso dall'oscurità.

Sopra questa pioggia scura e sopra le nuvole che la generano c'è un mondo che appartiene solo ai piloti. Stanotte, solo per un momento, è appartenuto a me e al mio aereo, e attraverso il suo respiro, verso est, a un altro pilota e a un altro aereo. Stanotte abbiamo diviso il cielo, e forse anche lui ora sta sentendo le fredde gocce di pioggia mentre rulla su una pista che nei miei documenti segreti è un bersaglio come la base di Chaumont lo è nei suoi.

E comprendo, nella pioggia, che, benché stanotte ci fossimo stati soltanto lui e io nei nostri aerei, domani ci sarà qualche altro di Noi e qualche altro di Loro. Quando la mia parte sarà conclusa e sarò di nuovo

negli Stati Uniti, sarò di nuovo un pilota della New Jersey Air National Guard, mentre ci sarà qualcun altro a volare nella notte europea in un aereo dalla stella bianca e in un aereo dalla stella rossa. Solo le facce negli abitacoli cambiano.

Dividete il lavoro, la dedizione, il pericolo, il trionfo, la paura, la gioia, l'amore, e stringerete un legame che non sarà possibile mutare, lo lascerò l'Europa per l'America, lui lascerà l'Europa per la Russia. Le facce cambiano, il legame rimane sempre.

Spingo con forza sul freno destro, l'aereo ruota su se stesso entrando nella piazzola del parcheggio, il muso rivolto verso la pista di rullaggio e la pista principale più in là. Luce di rullaggio *spenta,* controllo che gli specialisti che erano a bordo della macchina del Follow Me piazzino i tacchi davanti alle ruote.

Possa tu avere il buon senso e l'aiuto per star fuori dai temporali, amico lontano.

Manetta indietro, con decisione, su *spento.* Il fedele 84 muore con un lungo sospiro che svanisce, sfruttando l'ultimo suo calore, una luccicante onda nera, nella notte.

Dormi bene.

Un colpo sul fianco della fusoliera. «Tempo di stop!» grida lo specialista, e controllo il mio orologio. Ci sono voluti 61 secondi prima che la turbina e il compressore abbiano smesso il loro sospiro. Informazione importante per l'uomo della manutenzione, e annoto il tempo sul quaderno tecnico di bordo.

Inverter off, carburante off, radio UHF off, e alla fine batteria off. C'è un ultimo pesante click nella notte quando l'interruttore della batteria scatta su off sotto il mio guanto: ora il mio aereo è completamente immobile.

Nel raggio della mia torcia elettrica d'ordinanza scrivo sul quaderno che la ricevente e trasmittente UHF funziona irregolarmente al di sopra di 20.000 piedi. Non c'è spazio in cui scrivere che l'Air Force è fortunata di avere ancora questo aereo. Registro 45 minuti di volo notturno *strumentale reale,* un'ora di volo notturno, una penetrazione TACAN, un GCA, un atterraggio con l'uso del paracadute di frenata. Firmo il quaderno, slaccio la cintura di sicurezza e le bretelle, il pacchetto di pronto soccorso e la tuta anti-G, stacco il tubo dell'ossigeno, il cavo del microfono e il soffice sottogola.

Arriva un'auto blu dell'Air Force inondando di luce il mio ruotino, la

borsa viene tirata fuori dal comparto sopra le mitragliatrici.

Sistemo il mio casco bianco sull'arco del parabrezza davanti a me e scendo ancora frastornato, lungo la scaletta gialla, dall'unico piccolo mondo che amo. Firmo una carta, la macchina mi lascia, nel buio. Casco in mano, sciarpa mossa di nuovo dal vento, sono sul suolo della mia base in Francia, con un migliaio di altri civili in uniforme, e con 31... no, con 30... altri piloti.

Il mio aereo è tranquillo e io, per un momento ancora straniero a questa terra, sono a casa.

Glossario
dei termini tecnici più significativi usati nel libro

(alcuni dei dispositivi descritti sono specifici del cacciabombardiere F-84F *Thunderstreak)*

Accelerometro

Strumento che misura il valore delle accelerazioni centrifughe cui è sottoposto il velivolo durante il volo. Le accelerazioni sono indicate in "G", unità dell'accelerazione di gravità.

Aerofreni

Coppia di larghe piastre di metallo perforate, poste ai lati della fusoliera, dietro le ali. Sono comandate con un dispositivo idraulico e servono per ridurre rapidamente la velocità.

Alettoni

Superfici mobili vicine alle estremità alari, che vengono comandate tramite la cloche per far virare il velivolo a sinistra o a destra o per farlo ruotare intorno al suo asse longitudinale.

Altimetro

Strumento che, tramite una capsula barometrica, misura le variazioni della pressione atmosferica indicando quindi l'altezza raggiunta dal velivolo.

Anemometro

Strumento che misura la velocità di spostamento

del velivolo rispetto all'aria, dando il valore in miglia nautiche per ora (nodi).

Apertura difensiva

Manovra in combattimento: il capo formazione e il gregario virano stretto in due direzioni opposte per portare l'attaccante in posizione sfavorevole.

ATO

Iniziali delle parole inglesi Assisted Take Off, decollo assistito. Vedi JATO.

Base

In un circuito d'atterraggio o di tiro la "base" è quel segmento perpendicolare alla direzione della pista o del poligono alla fine del quale, dopo una virata di 90°, l'aereo si trova allineato con la pista o con il bersaglio.

BOQ

Iniziali delle parole inglesi Bachelor's Officers Quarters, palazzine e circolo dei piloti del gruppo.

Bottone del trim

Interruttore elettrico a forma di bottone sull'impugnatura della cloche; permette al pilota, con la semplice azione del pollice, di regolare il sistema dei comandi di volo in modo da ridurre gli sforzi di barra.

Carichi esterni

I serbatoi, le bombe, i razzi, i contenitori, tutto ciò che è montato sui ganci installati per tale scopo sotto le ali o la fusoliera.

Circuito di attesa

In volo strumentale, un circuito stabilito nel quale un aereo deve volare mentre attende l'autorizzazione all'avvicinamento alla pista.

COC

Iniziali delle parole inglesi Combat Operation Center, centro di coordinamento di una base in campo tattico; è il punto dal quale il comandante di stormo dirige le operazioni durante il combattimento.

Compressore pneumatico

Compressore installato nella fusoliera. Ha il compito di ricaricare la bombola ad aria compressa usata per la messa in moto.

Depressione

In questo caso si riferisce all'angolo di cui si deve tenere conto usando il collimatore per il lancio di bombe e razzi. Questa correzione non è richiesta per il tiro con le mitragliatrici.

DME

Iniziali delle parole inglesi Distance Measuring Equipment, apparato di

misurazione della distanza. Stazione radioelettrica al suolo la cui emissione permette di rilevarne la distanza da bordo di un velivolo opportunamente equipaggiato. Si noti che la distanza che si rileva da bordo è quella tra la stazione e il velivolo. Pertanto quando il velivolo si trova esattamente sulla verticale della stazione il DME non indica zero, bensì il valore della quota di volo.

Echelon

Particolare formazione di volo dei velivoli da caccia. Tutti gli aerei sono allineati sullo stesso lato rispetto al capo formazione su una linea leggermente inclinata all'indietro.

FLAK

Iniziali delle parole tedesche Flugzeug Abwehr Kanone, artiglieria contraerea. Abbreviazione ormai entrata nel gergo di tutti i piloti militari per indicare qualunque cosa venga lanciata, in combattimento, da terra contro di loro.

Flap(o ipersostentatori)

Superfici mobili montate sul bordo posteriore delle ali. Quando sono estese aumentano l'effetto aerodinamico dell'ala per permettere il volo a basse velocità (es. in decollo e in atterraggio).

Forbice

Manovra in combattimento: l'attaccato stringe al massimo la virata di scampo per rendere difficile all'attaccante la mira; quando ritiene che l'attaccante sia in crisi, inverte la direzione della virata costringendo l'avversario a impostare un nuovo attacco. A parità di caratteristiche dei velivoli, questa manovra ben eseguita può portare l'attaccato in posizione di attaccante dopo due o tre virate.

Frullino

Manovra acrobatica, talvolta involontaria, simile a vedersi a un tonneau, ma eseguita provocando in modo brusco lo stallo asimmetrico delle ali e, per conseguenza, una violenta rotazione del velivolo sul suo asse longitudinale.

GCA

Iniziali delle parole inglesi Ground Controlied Approach, avvicinamento controllato da terra. È un sistema di atterraggio senza visibilità studiato durante la seconda guerra mondiale per permettere di guidare da terra fino in prossimità della pista aeroplani in volo strumentale. Non è richiesto a bordo nessun equipaggiamento speciale. L'operatore a terra segue con

grande precisione sugli schermi radar di cui dispone il procedere del velivolo e fornisce le necessarie istruzioni al pilota via radio. Gli operatori possono essere due, uno per la ricerca e avvicinamento, l'altro per l'atterraggio di precisione.

IFF

Iniziali delle parole inglesi Identification Friend or Foe, identificazione amico o nemico. Apparato elettronico disposto a bordo dei velivoli che permette all'operatore guida caccia di riconoscere sullo schermo radar le tracce degli aerei amici grazie all'emissione di uno speciale segnale in codice.

ILS

Iniziali delle parole inglesi Instrument Landing System, sistema di atterraggio strumentale. A differenza del GCA, non vi è operatore a terra, ma solo una stazione radio automatica che trasmette segnali secondo uno speciale diagramma di emissione. A bordo del velivolo è montato un particolare equipaggiamento che trasforma i segnali radio in indicazioni strumentali utilizzate dal pilota per mantenere il velivolo nel sentiero di discesa alla pista.

Imbardata

Movimento di rotazione del velivolo intorno al suo asse verticale.

Indicatore di assetto

Chiamato anche "orizzonte artificiale" o "orizzonte giroscopico". Strumento contenente un quadrante stabilizzato giroscopicamente che si mantiene parallelo all'orizzonte vero e una sagomina di aereo che riproduce gli assetti del velivolo.

Interruttore automatico

Interruttore di sicurezza che scatta automaticamente interrompendo il circuito in caso di sovraccarico di corrente.

Interruttori danni in battaglia

Gruppo di quattro interruttori inseriti nell'impianto carburante dell'F-84F. Bloccano il passaggio di

carburante da altri serbatoi in quello danneggiato durante il combattimento.

Inverter

Apparato elettrico che converte la corrente continua, proveniente dalle batterie, in corrente alternata per l'alimentazione di alcuni strumenti. L'F-

84F ha un inverter principale e uno di riserva.

JATO

Iniziali delle parole inglesi Jet Assisted Take Off, decollo assistito con razzi. Per accelerare la corsa di decollo, possono essere applicati alla fusoliera di un F-84F fino a quattro razzi sganciabili. Ogni razzo brucia per 14 secondi e fornisce una spinta di circa 500 chili.

LABS

Iniziali delle parole inglesi Low Altitude Bombing System, sistema di bombardamento a bassa quota. Manovra usata per lanciare ordigni nucleari con attacco a bassa quota in modo da evitare danni al velivolo attaccante. Il cacciabombardiere si avvicina al bersaglio a volo radente, inizia una decisa cabrata a una distanza opportuna, sgancia la bomba che prosegue nella sua parabola verso l'obiettivo e continua a cabrare eseguendo un mezzo looping, poi un mezzo tonneau per trovarsi in volo livellato in rotta di scampo.

Leva di blocco del collimatore

Dispositivo che protegge i delicati meccanismi del collimatore giroscopico da urti e scosse durante il rullaggio a terra.

Livello di volo

Sistema per designare la quota a cui il velivolo vola. Ad esempio, 33.000 piedi diventano livello di volo 330.

Machmetro

Indicatore che confronta la velocità dell'aereo in volo rispetto alla velocità del suono. Mach 1 è la velocità del suono; la velocità massima di un F-84F è Mach 1.18 circa.

Mae West

Nome in gergo dato dai piloti americani durante la seconda guerra mondiale al salvagente individuale che dava loro, una volta gonfiato, il... prosperoso aspetto della celebre attrice statunitense Mae West.

Manetta

Moschettone del paracadute

Leva situata sul lato sinistro dell'abitacolo, mediante la quale il pilota controlla l'afflusso del carburante al motore, e quindi la potenza.

Collega la maniglia di azionamento del paracadute (D ring) con il seggiolino del pilota in modo da aprire automaticamente il paracadute in caso di lancio a bassa quota.

Otto cubano

Manovra acrobatica realizzata collegando mezzi looping e tonneau.

Paracadute freno

Installato in apposito contenitore in coda al velivolo è aperto a comando del pilota in atterraggio dopo il contatto con la pista per decelerare e risparmiare ruote e freni.

Penetrazione

Procedura strumentale che permette ai velivoli una sicura discesa in assenza di visibilità fino a un punto prossimo alla pista dal quale è possibile l'atterraggio a vista.

Pipper

Nome dato dai piloti al puntino luminoso centrale del collimatore ottico; se il pilota spara tenendo il pipper fermo sul bersaglio, i colpi dovrebbero andare a segno.

Pitot (tubo di)

Apparato che misura le pressioni statiche e dinamiche dell'aria in cui viene a trovarsi l'aereo; le pressioni servono per il funzionamento dell'altimetro, dell'anemometro e del variometro.

Radiocompass

Radio a bassa frequenza collegata a un indice che si dispone nella direzione da cui proviene il segnale della radioassistenza a terra su cui è stata sintonizzata.

Radiofaro

Stazione radio automatica al suolo la cui emissione permette ai piloti di localizzare, mediante opportuni strumenti di bordo, la posizione del velivolo rispetto alla località ove la stazione è situata.

Riscaldamento armi

Complesso di resistenze elettriche per riscaldare i meccanismi di caricamento e sparo delle mitragliatrici in modo da permetterne il funzionamento anche alle rigide temperature dell'alta quota.

Schermi motore

Schermi mobili d'acciaio posti all'interno della presa d'aria per evitare che oggetti estranei entrino nel motore e lo danneggino.

Serbatoi ausiliari

Serbatoi di carburante, agganciati sotto l'ala per aumentare l'autonomia del velivolo. Possono essere sganciati durante il volo per alleggerire l'aereo soprattutto in un eventuale combattimento.

TACAN

Sigla delle parole inglesi Tactical Air Navigation, sistema di navigazione aerea a breve raggio. Strumento che indica la direzione da cui proviene il segnale della stazione a terra sulla quale è sintonizzato, come fa il radiocompass; abbinato al DME indica anche la distanza dalla stazione in miglia nautiche.

Tuta anti-G

Tuta di nylon/gomma strettamente avvolta attorno alle gambe e all'addome del pilota. In essa viene automaticamente immessa aria compressa durante le manovre in cui l'aumento della forza centrifuga provocherebbe il defluire del sangue dal capo alle estremità provocando, come conseguenza, la cosiddetta "visione nera".

UHF

Iniziali delle parole inglesi Ultra High Frequencies, apparato radio ricetrasmittente ad altissima frequenza per comunicazioni a voce aria-terra.

Variometro

Strumento simile all'altimetro, ma congegnato per indicare le velocità di salita o di discesa. Nei velivoli da caccia era tarato fino a velocità di 6.000 piedi al minuto.

Velocità di decisione

Velocità calcolata in funzione del peso del velivolo al decollo. È usata per determinare la corretta accelerazione del velivolo durante la corsa di decollo prendendo come riferimento un segnale posto ai lati della pista. Se al passaggio del segnale il caccia non ha raggiunto la velocità di decisione, il pilota deve interrompere il decollo (fermando il motore, aprendo gli aerofreni, frenando al massimo, chiedendo per radio l'azionamento della barriera e, se necessario, retraendo il carrello).

Vertigine

Stato di confusione che può colpire un pilota in volo strumentale, dovuto al conflitto tra le sensazioni naturali e le informazioni dedotte dagli strumenti.

YO-YO

Manovra in combattimento: l'attaccato cabra variando la velocità in quota fino al limite dello stallo e tentando di eseguire questa manovra meglio dell'avversario il quale, dovendo seguire l'attaccato, ha lo svantaggio di doverne subire l'iniziativa. Il risultato che si vuole ottenere è quello di far perdere progressivamente energia all'attaccante in modo da acquistare la superiorità di posizione o addirittura da mandarlo in stallo.